

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva

(COM(2013) 17 final)

in predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva

(COM(2013) 18 final - 2013/12 (COD))

(2013/C 271/21)

Poročevalec: **g. BACK**

Evropska komisija je 24. januarja 2013 sklenila, da v skladu s členom 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva

COM(2013) 17 final.

Evropski parlament in Svet sta 5. februarja 2013 oziroma 8. februarja 2013 sklenila, da v skladu s členoma 91 in 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosita za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva

COM(2013) 18 final - 2013/12 (COD).

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 30. aprila 2013.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 490. plenarnem zasedanju 22. in 23. maja 2013 (seja z dne 22. maja) s 147 glasovi za, 1 glasom proti in 5 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO pozdravlja sveženj „zelena energija za promet“⁽¹⁾ in njegov cilj, da se ustvarijo pogoji za množično tržno uporabo čistih pogonskih sistemov s čistimi energetske viri.

1.2 EESO se strinja s pristopom razvoja trga in minimalnega obsega infrastrukture za polnjenje s skupnimi standardi, da se utrdi zaupanje uporabnikov in zagotovi čezmejna mobilnost.

1.3 EESO pozdravlja tudi poudarek predloga na informacijah za potrošnike in zaupanju potrošnikov, kar naj bi pripomoglo k

razvoju množičnega trga, ki je nujen pogoj za cenovno dostopna vozila z alternativnimi pogonskimi sistemi.

1.4 EESO pozdravlja prispevek k ustvarjanju rasti in delovnih mest, ki ga je mogoče pričakovati od novih tržnih priložnostih ter večje konkurenčnosti evropske industrije zaradi razvoja alternativnih goriv in njihove infrastrukture.

1.5 Izvajanje strategije za čista goriva se ne bi smelo omejiti na nekaj že preizkušenih goriv, ampak bi moralo obravnavati dolgoročna vprašanja v zvezi z drugimi čistimi energetske viri, hitrim in vsestranskim razvojem v tem sektorju in potrebo po spodbujanju inovacij in uvedbo na trg.

1.6 EESO opozarja na vprašanja, ki jih je poudaril v mnenju o posrednih spremembah v rabi zemljišč/biogoriva (TEN/502 - CES2363-2012), zlasti na točke 1.9–1.12, ki ponazarjajo zapletenost in dolgoročni značaj teh vprašanj ter potrebo po stalnem ponovnem ocenjevanju.

⁽¹⁾ Sporočilo Zelena energija za promet: evropska strategija za alternativna goriva (sporočilo), predlog direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (predlog) in spremeni delovni dokument služb Komisije o utekočinjenem zemeljskem plinu za ladijski promet (delovni dokument).

1.7 EESO zato meni, da bi moral predlog bolje slediti dolgoročnim strateškim ciljem sporočila. Nacionalni okviri politik za čista goriva in njihovo infrastrukturo, ki naj bi jih države članice pripravile v skladu s predlogom, bi morali vključevati vse energetske vire, npr. biogoriva, ki jih sporočilo obravnava kot pomembna.

1.8 Predlog bi moral zato opredeliti ekonomsko in okoljsko optimalno kombinacijo goriv na ravni EU, kjer bi usklajene nacionalne politike lahko povečale razvoj in uporabo. V tem smislu bi bilo treba ponovno pregledati člene 3, 8 in 10 ter Prilogo I predloga.

1.9 EESO dvomi, da je mogoče javno infrastrukturo za polnjenje električnih vozil zagotoviti brez javnega financiranja, vsaj ne v začetni fazi, dokler število električnih vozil ne doseže ravni, ko bo mogoče naložbe razumno financirati s pristojbinami za polnjenje.

1.10 EESO poudarja, da je treba zagotoviti nemoten in izvedljiv prehod na spremenjeno kombinacijo energetskih virov ter upoštevati možnosti za izboljšanje okoljskih vplivov fosilnih goriv.

1.11 EESO opozarja na nevarnost zaustavitve razvoja novih in bolj izvedljivih tehničnih rešitev za različne vrste prevoza in skupine uporabnikov. Primer za to nevarnost je na primer močna zaveza utekočinjenemu zemeljskemu plinu (UZP) za ladijski prevoz, čeprav se razvijajo nove in cenejše alternative. Podobno se pojavljajo tudi rešitve v zvezi z energetskimi viri, usmerjene v uporabnike, na primer za tovornjake, avtobuse in dvokolesnike.

2. Uvod: politično ozadje ter predstavitev sporočila in predloga

2.1 Strategija Evropa 2020 za pametno, trajnostno in vključujočo rast v vodilnih pobudah „Evropa, gospodarna z viri“ in „Unija inovacij“ obravnava podnebne spremembe ter pomanjkanje energije in virov ter potrebo po povečanju konkurenčnosti in izboljšanju zanesljive preskrbe z energijo z učinkovitejšo rabo virov in energije. Na področju prometa bela knjiga o prometni politiki iz leta 2011 poziva k prekinitvi odvisnosti prometa od nafte in navaja cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz prometa za 60 % do leta 2050. Bela knjiga med desetimi cilji za konkurenčen in z viri gospodaren prometni sistem navaja razvoj in uporabo novih in trajnostnih goriv ter pogonskih sistemov. V seznamu pobud bele knjige sta ta cilja obravnavana v okviru pobude 24: „Tehnološki načrt“ in 26: „Regulativni okvir za inovativen promet“. Ti vprašanji sta v celoti ali deloma obravnavani v sporočilu in predlogu.

2.2 EESO je v številnih mnenjih pozval k pobudi Komisije za spodbujanje alternativnih goriv in s tem povezane infrastrukture. Ta mnenja so naslednja:

— mnenje o beli knjigi o prometni politiki ⁽²⁾, v katerem je EESO v točkah 4.19 in 4.20 zavzel pozitivno stališče do razvoja in uporabe čistejših in energetsko učinkovitejših pogonskih sistemov ter podprl pobudo za zelene avtomobile ter strategijo iz leta 2010 za razvoj čistih vozil. V točki 4.30 je EESO pozitivno ocenil pozornost, namenjeno uporabi električnih vozil in ustrezni infrastrukturi za polnjenje akumulatorjev, ter pri tem opozoril na mnenje, ki ga je pripravil o temi Na poti k širši uporabi električnih vozil ⁽³⁾, v katerem je izrazil močno podporo ukrepom s tem ciljem, s katerimi bi zmanjšali emisije toplogrednih plinov in odvisnost od uvoza nafte. EESO je navedel tudi pomen pametne tehnologije v zvezi z omogočanjem uporabe električnih vozil kot dobaviteljev energije v času največje porabe;

— v mnenju o vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih ⁽⁴⁾ je EESO pozdravil namero Komisije, da izboljša spoštovanje zahtev z „zbirko orodij“ – med drugim s tehnološkimi ukrepi, kot so alternativna goriva (utekočinjeni zemeljski plin) in električna energija z obale – z naložbami tako zasebnega kot tudi javnega sektorja;

— v mnenju o predlogu za nove smernice za vseevropsko prometno omrežje ⁽⁵⁾ se je EESO zavzel za poostreitev zahteve glede razpoložljivosti alternativnih čistih goriv, saj bo ključna za navezavo smernic TEN-T na prihodnjo strategijo o alternativnih gorivih za prevoz.

2.3 Sveženj, ki ga je predstavila Komisija, sestavlja naslednja elementa:

— sporočilo vsebuje pregled političnega ozadja in ciljev skupaj s pregledom trenutnih glavnih alternativnih goriv ter opredeljuje prednostna področja za nadaljnje ukrepe EU;

— namen predloga direktive je zagotoviti izgradnjo minimalne infrastrukture za alternativna goriva in uvedbo enotnih tehničnih specifikacij za to infrastrukturo v Uniji, da se zagotovi vseevropska mobilnost in ekonomija obsega.

⁽²⁾ Mnenje EESO o beli knjigi - Načrt za enotni evropski prometni prostor, UL C 24, 28.1.2012, str. 146.

⁽³⁾ Mnenje EESO Na poti k širši uporabi električnih vozil, UL C 44, 11.2.2011, str. 47.

⁽⁴⁾ Mnenje EESO o vsebnosti žvepla v ladijskih gorivih, UL C 68, 6.3.2012, str. 70.

⁽⁵⁾ Mnenje EESO o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, UL C 143, 22.5.2012, str. 130.

2.4 Goriva, ki jih obravnava sporočilo, so zemeljski plin, vključno z biometanom (utekočinjeni zemeljski plin (UZP), stisnjeni zemeljski plin (SZP), utekočinjen plin (GTL)), električna energija, biogoriva (utekočinjena) in vodik, ki imajo različne lastnosti in se različno uporabljajo. Komisija opisuje strategijo za vse načine prevoza. Namen strategije je vzpostaviti dolgoročni okvir za usmerjanje tehnološkega razvoja in naložb v uporabo alternativnih goriv s ciljem zmanjšanja odvisnosti od nafte, zagotavljanja zanesljivejše oskrbe z gorivi in zmanjšanja emisij. Ukrepi, predvideni v strategiji, se nanašajo na štiri področja:

- treba je zgraditi dovolj gosto infrastrukturo za alternativna goriva, da se ustvari gotovost v zvezi z možnostjo uporabe in zagotovi vseevropska mobilnost. To bo omogočilo bolj razširjeno uporabo vozil in ladij, ki uporabljajo alternativna goriva, zlasti električno energijo, vodik, SZP in UZP. Stroški v višini 10 milijard EUR, ki so po izračunih potrebni za izgradnjo potrebne infrastrukture, se bodo povrnili z razvojem trga. Neposredno javno financiranje ni potrebno, če se uporabijo orodja, kot so zahteve za gradbena dovoljenja, koncesije, predpisi o naročilih, predpisi o dostopu in polnjenju ter nefinančne spodbude;
- potrebne so enotne specifikacije, predvsem za vmesnike med električnimi vozili in polnilnimi postajami, pa tudi za vodik, SZP in UZP;
- sprejetost pri potrošnikih je ključnega pomena. Doseči jo je mogoče z ukrepi, ki segajo od nefinančnih ukrepov, kot so privilegiran dostop za električna vozila in kampanje obveščanja, do finančnih spodbud;
- upravljanje tehnološkega razvoja na naslednji način: a) v okviru programa Obzorja 2020 bo na voljo financiranje za raziskave, predstavitvene in tržno usmerjene projekte za alternativna goriva za vse vrste prevoza; b) v okviru strateškega načrta za tehnologijo prometa (COM(2012) 501 final) bodo pripravljene časovni načrti; c) nadaljevati bi se moral razvoj javno-zasebnih partnerstev in partnerstev, kot je pobuda za pametna mesta in skupnosti (COM(2012) 4701 final); d) med posebnimi projekti so evropska industrijska pobuda za energijo iz biomase v okviru strateškega načrta za energetske tehnologije ter nove raziskovalne zmogljivosti za interoperabilnost električnih vozil in pametnih omrežij v skupnem raziskovalnem središču EU.

2.5 V središču predloga so infrastruktura za alternativna goriva, razvoj enotnih tehničnih specifikacij in informacije za potrošnike. Vendar pa od držav članic zahteva tudi sprejetje nacionalnih okvirov politike za razvoj trga z alternativnimi

gorivi in njihove infrastrukture. Ta okvir naj bi zajemal zahteve o obveščanju, politike in regulativne ukrepe v podporo razvoju infrastrukture, podporne ukrepe, raziskave in opredelitev ciljev ter sodelovanje z drugimi državami članicami z namenom, da se a) zagotovi mednarodna skladnost infrastrukture in b) omogoči potovanja po vsej EU.

2.6 Hkrati z objavo sporočila in predloga direktive je Komisija objavila tudi delovni dokument, v katerem je predstavila akcijski načrt za celovit okvir EU o UZP za ladijski promet. Komisija namerava do konca leta 2014 v sodelovanju z Evropsko agencijo za pomorsko varnost predlagati celovit sveženj predpisov, standardov in smernic o preskrbi z UZP, oskrbovanju ladij z UZP in njegovi uporabi v ladijskem prometu.

3. Splošne ugotovitve

3.1 Kot že omenjeno, je EESO že večkrat obravnaval vprašanje o potrebi po alternativnih gorivih za promet in nujnosti razvoja ustrezne infrastrukture za verodostojen sistem polnjenja, ki podpira čezmejno mobilnost. Poudaril je tudi, da je treba sprejeti nadaljnje ukrepe za spodbujanje uveljavljanja električnih vozil na trgu in državam članicam zagotoviti dovolj neodvisnosti pri izvajanju te politike. EESO zato pozdravlja to pobudo.

3.2 EESO podpira pristop, opisan v sporočilu in uporabljen v predlogu direktive, da se za države članice določi obveznost sprejetja nacionalnih okvirov politik za razvoj trga z alternativnimi gorivi, ki izpolnjujejo določeno število minimalnih zahtev, in se priklasijo Komisiji, ki jih oceni.

3.3 EESO se zlasti strinja s poudarkom na infrastrukturi za polnjenje kot sredstvu za širjenje vozil in ladij, ki uporabljajo alternativna goriva, na trgu. Očitno obstaja splošno strinjanje glede tega, da so tovrstni ukrepi pomembni za krepitev zaupanja uporabnikov v alternativna goriva, ki je nujno za njihovo uveljavljanje na trgu.

3.4 EESO pozdravlja tudi uvedbo tehničnih standardov, veljavnih v EU za infrastrukturo za polnjenje. Ta ukrep je odločilni dejavnik za utrditev zaupanja v alternativna goriva kot možne alternative za čezmejni prevoz. EESO domneva, da bo Komisija uporabila svoje pristojnosti, predvidene v predlogu, za sprejetje delegiranih aktov, s katerimi se bodo posodobile specifikacije in tako zagotovilo, da bodo vedno skladne s specifikacijami na svetovnem trgu.

3.5 EESO ugotavlja, da predlog zavezuje države članice k sprejetju nacionalnih okvirov politik za alternativna goriva. Vendar pa se zdi, da države članice lahko v skladu s členom 3(3) iz te politike izključijo goriva, obveznosti v zvezi z infrastrukturo iz členov 4–6 pa zajemajo le oskrbo z električno energijo, vodikom in zemeljskim plinom. Po drugi strani se zdi, da obveznosti v zvezi z informacijami za potrošnike v členu 7 zajemajo vsa alternativna goriva na trgu. Prav tako je iz sporočila mogoče razbrati, da so zlasti napredna biogoriva pomemben element v prihodnji kombinaciji energetskega virov, vsaj glede na trenutne razmere, pri čemer se upoštevajo minimalne kvote, predvidene za biogoriva v prihodnji kombinaciji energetskega virov. EESO zato meni, da bi moral člen 3 zakonodajnega predloga navesti osnovni nabor alternativnih goriv, ki jih morajo obravnavati nacionalni okviri politik.

3.6 V skladu s členom 3 predloga direktive morajo države oceniti čezmejno povezanost infrastrukture za alternativna goriva. Poleg tega ta člen določa, da države članice s posvetovanji ali skupnimi okviri politike sodelujejo pri zagotavljanju, da so ukrepi, potrebni za izvajanje direktive, skladni in usklajeni. Edino sredstvo za zagotavljanje ustreznega uresničevanja te temeljne obveznosti je očitno mehanizem poročanja in ocenjevanja, določen v členu 3(5) in (6). EESO se sprašuje, ali je to dovolj in ali bi morda ne bilo koristneje vzpostaviti stalno funkcijo za usklajevanje po vzoru koordinatorjev za določene projekte TEN-T v okviru smernic TEN-T.

3.7 Zdi se, da Komisija domneva, da je financiranje infrastrukture za alternativna goriva mogoče pridobiti brez neposrednega javnega financiranja, izključno s podporo instrumentov politike, kot so gradbena dovoljenja, koncesije, predpisi o naročilih, predpisi o dostopu in polnjenju ter nefinančne spodbude. EESO meni, da to morda velja za polnilne postaje za električna vozila, ki niso javne, in dvomi o delovanju tega koncepta za javne polnilne postaje za električna vozila, ki na splošno veljajo za komercialno nerentabilne in za katere se zdi javno financiranje edina realistična rešitev, vsaj v fazi vzpostavljanja infrastrukture. (glej na primer *Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht)* (Poročilo o napredku nacionalne platforme za električno mobilnost, tretje poročilo), točka 5.5 – poročilo, ki ga je julija 2012 pripravilo nemško ministrstvo za promet).

3.8 Zaradi stopnje investicijskih stroškov in tržne negotovosti EESO meni, da bo na splošno in dolgoročno potrebno javno financiranje infrastrukture za polnjenje, ki je potrebna za alternativna goriva. EESO zato meni, da je treba ponovno razmisliti o oceni v zvezi s tem, ki jo navaja sporočilo. Te potrebe po financiranju so upoštevane v sedaj objavljenih smernicah o finančnih spodbudah za čista in energetske učinkovita vozila (SWD(2013) 27), upoštevati pa bi jih bilo treba tudi pri opredelitvi prednostnih nalog, na primer v zvezi s financiranjem TEN-T.

3.9 EESO ima tudi pomisleke glede števila polnilnih postaj na državo članico, predvidenih do leta 2020 v Prilogi II predloga. V prilogi je na primer za Nemčijo predvidenih 1 500 000 polnilnih postaj, od katerih naj bi bilo 150 000 javno dostopnih. Poročilo o izvajanju programa električne mobilnosti v Nemčiji, omenjeno v točki 3.7, predvideva skupaj nekaj manj kot milijon polnilnih postaj za približno enako število osebnih vozil. Od teh naj bi bilo 150 000 polnilnih postaj javno dostopnih, vendar v zvezi z več kot 50 % teh postaj obstajajo dvomi. EESO zato predlaga ponovni pregled ciljev v Prilogi II in razvoju enostavnega mehanizma za revizijo napovedi iz Priloge II.

4. Posebne ugotovitve

4.1 EESO dvomi o merilih stroškovne učinkovitosti v zvezi z električnimi napeljavami na obali, predvidenimi v členu 4(4) predloga. Ni jasno, na podlagi katerih meril učinkovitosti so ocenjeni stroški.

4.2 EESO pozdravlja zahtevo, da morajo biti vse javne polnilne postaje opremljene s pametnimi merilnimi sistemi. To bo v prihodnosti pospešilo razvoj funkcij, kot sta izbira zelene energije za polnjenje in dobava električne energije iz vozila v času največje porabe. EESO razmišlja o tem, ali ne bi bilo te zahteve morda treba upoštevati tudi za polnilne postaje, ki niso javno dostopne.

4.3 EESO dvomi o tem, ali so določbe člena 4(8) predloga direktive dovolj za zagotavljanje pravice do gostovanja pri uporabi električnega vozila pri čezmejnem potovanju. EESO meni, da je treba resno razmisliti o možnosti, da se državam članicam naloži obveznost, da zagotovijo gostovanje znotraj EU po sprejemljivih cenah.

4.4 Pri primerjavi člena 6(1) in (2) s 6(4) se EESO sprašuje, ali je načrtovani rok „do leta 2014“, določen v točki 3.1 Priloge III predloga, do katerega bodo na voljo tehnični standardi za utekočinjeni zemeljski plin, resnično ustrezen, glede na to, da bo 1. januarja 2015 v območjih nadzora nad emisijami žvepla začel veljati predpis o 0,1-odstotni vsebnosti žvepla v gorivih za plovila. To omogoča izjemno malo časa za dejansko izvedbo dela, kaj šele za opredelitev pogojev financiranja. EESO zato predlaga sprejetje ukrepov, s katerimi se zagotovi, da pristanišča ter lastniki in upravljavci ladij lahko pravočasno izkoristijo priložnost za prilagoditev zahtevi o 0,1-odstotni vsebnosti žvepla z uporabo UZP, ne da bi pri tem tvegali nespoštovanje pravil EU, določenih v Direktivi 1999/32/EU, kakor je bila popravljen z Direktivo 2012/33/EU, člen 1(4).

4.5 EESO bi izrazil zadovoljstvo, če bi predlog, po možnosti člen 3, vseboval potrebo po iskanju primernih rešitev, da se zagotovi, da je na voljo primerna infrastruktura na redko poseljenih območjih, kjer je zlasti težko pridobiti finančna sredstva brez javne pomoči tudi po izteku obdobja uvajanja.

4.6 Kljub temu, da UZP lahko izvira iz fosilnih goriv ali biogoriv, EESO na podlagi delovnega dokumenta (zadnja točka prvega poglavja) ugotavlja, da je vrsta UZP, predvidena za pomorski promet, trenutno fosilnega izvora, čeprav ima zelo dobre okoljske lastnosti. EESO domneva, da se bo s prizadevanji spodbujala uporaba drugih vrst UZP ali drugih pogonskih sistemov. Možnost začasne narave rešitve z UZP znova postavlja pod vprašaj visoko stopnjo zavezanosti infrastrukturi v zvezi z UZP, ki jo vsebuje predlog.

V Bruslju, 22. maja 2013

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Henri MALOSSE
