

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen"

COM(2013) 17 final

och "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen"

COM(2013) 18 final – 2013/0012 (COD)

(2013/C 271/21)

Föredragande: **Stefan BACK**

Den 24 januari 2013 beslutade kommissionen att i enlighet med artikel 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén: Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen"

COM(2013) 17 final

Europaparlamentet och rådet beslutade den 5 februari respektive den 8 februari 2013 att i enlighet med artiklarna 91 och 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen"

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD).

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 30 april 2013.

Vid sin 490:e plenarsession den 22–23 maj 2013 (sammanträdet den 22 maj) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 147 röster för, 1 röst emot och 5 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK välkomnar paketet "Miljövänlig energi för transport" ⁽¹⁾ och dess syfte att skapa förutsättningar för att ren framdrivning med rena drivmedel ska kunna spridas på massmarknaden.

1.2 EESK ser positivt på inriktningen på marknadsutveckling och en minimitäckning när det gäller laddnings- och påfyllningsinfrastruktur, med gemensamma standarder för att skapa förtroende bland användarna och säkerställa gränsöverskridande rörlighet.

1.3 EESK välkomnar också att förslagen fokuserar på hur konsumentinformation och konsumenternas förtroende kan hjälpa till att utveckla massmarknaden, som är en absolut nöd-

vändig förutsättning för utvecklingen av fordon med alternativa framdrivningssystem som konsumenterna har råd med.

1.4 EESK välkomnar det bidrag till skapandet av tillväxt och arbetstillfällen som förväntas bli följden av de nya marknadsmöjligheterna och den europeiska industrins förbättrade konkurrenskraft tack vare utvecklingen av alternativa drivmedel och en infrastruktur för dessa.

1.5 Genomförandet av en strategi för rena drivmedel bör inte begränsas till ett antal mogna drivmedel, utan också ta itu med långsiktiga problem som rör andra rena energikällor, den snabba och omfattande utvecklingen i denna sektor och behovet av att uppmuntra innovation och marknadsintroduktion.

1.6 EESK vill hänvisa till de problem som behandlades i kommitténs yttrande om indirekt ändrad markanvändning (Iluc)/biodrivmedel (TEN/502 – CES2363-2012), och särskilt punkterna 1.9–1.12, som beskriver dessa frågors komplexitet och långsiktiga karaktär och lyfter fram behovet av ständig omprövning.

⁽¹⁾ Meddelandet om "Miljövänlig energi för transport: En europeisk strategi för alternativa bränslen" (nedan kallat meddelandet), förslaget till direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (nedan kallat förslaget) samt det åtföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar om LNG för sjöfart (nedan kallat arbetsdokumentet).

1.7 EESK anser därför att de långsiktiga strategiska målen i meddelandet borde följas upp bättre i förslaget. Till exempel borde de nationella strategiramarna för rena drivmedel och deras infrastruktur, som medlemsstaterna ska utarbeta enligt förslaget, omfatta alla energikällor (biodrivmedel etc.) som betraktas som viktiga i meddelandet.

1.8 Förslaget bör därför definiera en ekonomiskt och miljömässigt optimerad bränslemix på EU-nivå, där samordnade nationella åtgärder kan främja utvecklingen och utnyttjandet. Artiklarna 3, 8 och 10 samt Bilaga I i förslaget bör omarbetas i enlighet med detta.

1.9 EESK betvivlar att allmänt tillgänglig laddningsinfrastruktur för elfordon kan tillhandahållas utan offentlig finansiering, åtminstone i ett inledande skede, fram till dess att antalet elfordon har nått en nivå där avgiftsuttag rimligtvis ska kunna finansiera investeringen.

1.10 EESK framhåller behovet av att säkerställa en smidig och praktisk övergång till en modifierad energimix, och vi menar att det är viktigt att beakta möjligheterna att minska de fossila drivmedlens miljöpåverkan.

1.11 EESK erinrar om faran med att blockera utvecklingen av nya och mer praktiska tekniska lösningar för olika transportsätt och användargrupper. Ett exempel på denna fara är den starka fokuseringen på LNG för sjöfart, trots att nya och billigare alternativ håller på att utvecklas, i likhet med nya användarinriktade energilösningar för t.ex. lastbilar, bussar och tvåhjuliga fordon.

2. Inledning: politisk bakgrund och presentation av meddelandet och förslaget

2.1 Europa 2020-strategin för smart och hållbar tillväxt för alla tar i flaggskeppsinitiativen "Ett resurseffektivt Europa" och "Innovationsunionen" upp klimatförändringarna, den knappa tillgången på energi och resurser samt behovet av att öka konkurrenskraften och energitryggheten genom en förbättrad resurs- och energieffektivitet. På transportområdet efterlyste man i vitboken om transportpolitik från 2011 ett minskat oljeberoende inom transportsektorn och fastställde ett mål som innebär en 60-procentig minskning av transporternas växthusgasutsläpp fram till 2050. Vitbokens tio mål för att skapa ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem syftar till att ta fram och använda nya hållbara drivmedel och framdrivningssystem. I vitbokens förteckning över initiativ tas dessa mål upp under initiativ 24, "En färdplan för teknik", och initiativ 26, "Ett regelverk för innovativa transporter". Meddelandet och förslaget till direktiv tar helt eller delvis upp dessa frågor.

2.2 EESK har i ett antal yttranden uppmanat kommissionen att ta fram ett initiativ för att främja alternativa drivmedel och bygga upp den infrastruktur som krävs. I dessa ingår följande:

— Yttrandet om vitboken om transportpolitik ⁽²⁾, punkt 4.19 och 4.20, där EESK välkomnade utvecklingen och införandet av renare och mer energieffektiva framdrivningssystem och ställde sig bakom initiativet för miljövänliga bilar och 2010 års strategi för utveckling av rena fordon. I punkt 4.30 ställde sig kommittén positiv till den uppmärksamhet som ägnats åt införandet av elektriska fordon och den infrastruktur som krävs för att ladda om batterier och hänvisade till sitt yttrande om Ökad spridning av elfordon ⁽³⁾, där EESK uttryckte sitt starka stöd för åtgärder med detta syfte för att minska växthusgasutsläppen och importberoendet av olja. Kommittén framhöll också vikten av intelligent teknik för att utnyttja elfordon som energileverantörer under toppbelastningsperioder.

— Yttrandet om svavelhalten i marina bränslen ⁽⁴⁾, där EESK välkomnade kommissionens planer på att förbättra efterlevnaden genom en "verktygslåda" som omfattar teknikbaserade åtgärder som alternativa bränslen (LNG) och elförsörjning på land genom investeringar från både den privata och den offentliga sektorn.

— Yttrandet om förslaget till nya riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet ⁽⁵⁾. EESK menade att kravet på tillgång till alternativa, rena drivmedel borde skärpas, eftersom det är avgörande att TEN-T-riktlinjerna kopplas till den kommande strategin om alternativa transportbränslen.

2.3 Det paket som kommissionen lägger fram består av följande delar:

— Meddelandet ger en överblick över den politiska bakgrunden och målen samt de viktigaste bränslealternativen som finns i dag och fastställer prioriterade områden för kommande EU-insatser.

— Förslaget syftar till att säkerställa utbyggnaden av en minimiinfrastruktur för alternativa drivmedel och införandet av gemensamma tekniska specifikationer för denna infrastruktur i EU för att garantera rörlighet och stordriftsfördelar i hela EU.

⁽²⁾ EESK:s yttrande om Vitbok – Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde, EUT C 24, 28.1.2012, s. 146.

⁽³⁾ EESK:s yttrande om Ökad spridning av elfordon, EUT C 44, 11.2.2011, s. 47.

⁽⁴⁾ EESK:s yttrande om Svavelhalten i marina bränslen, EUT C 68, 6.3.2012, s. 70.

⁽⁵⁾ EESK:s yttrande om Riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet, EUT C 143, 22.5.2012, s. 130.

2.4 De drivmedel som tas upp i meddelandet är naturgas inklusive biometan (LNG, CNG, GTL), elektricitet, biodrivmedel (flytande) och väte, med olika egenskaper och olika användningsområden. I meddelandet fastställs en strategi som omfattar alla transportsätt. Strategin syftar till att inrätta en långsiktig ram för att styra den tekniska utvecklingen och investeringarna avseende användningen av alternativa bränslen med målet att minska oljeberoendet, förbättra bränsleförsörjningstryggheten och minska utsläppen. De åtgärder som planeras inom ramen för strategin rör fyra områden:

- Infrastrukturen för alternativa drivmedel bör vara tillräckligt väl utbyggd för att skapa trygghet vad gäller möjligheterna att utnyttja den och för att säkerställa rörligheten i hela Europa. Detta kommer att möjliggöra en mer utbredd användning av fordon och fartyg som utnyttjar alternativa drivmedel, med fokus på elektricitet, väte, CNG och LNG. De 10 miljarder euro som det beräknas kosta att bygga upp den nödvändiga infrastrukturen kommer att betala sig i och med genomslaget på marknaden. Direkt offentlig finansiering kan undvikas om man utnyttjar verktyg som t.ex. bygglovskrav, koncessioner, upphandlingsregler, regler om tillträde och avgifter och icke-finansiella incitament.
- Gemensamma specifikationer krävs, först och främst för gränssnitten mellan elfordon och laddningsstationer, men även för väte, CNG och LNG.
- Det är avgörande att konsumenterna accepterar de alternativa drivmedlen. Konsumentacceptans kan uppnås både genom icke-finansiella åtgärder, t.ex. privilegierade tillträdesrättigheter för elfordon och informationskampanjer, och genom finansiella incitament.
- När det gäller den tekniska utvecklingen bör man gå till väga på följande sätt: a) Inom ramen för Horisont 2020 kommer finansiering att göras tillgänglig för forskning, demonstration och marknadsorienterade projekt för alternativa drivmedel inom alla transportsätt. b) Färdplaner kommer att utarbetas inom den europeiska strategin för transportteknik (COM(2012) 501 final). c) Offentlig-privata partnerskap bör utvecklas ytterligare och partnerskap som Smarta städer och samhällen (C(2012) 4701 final) bör användas. d) Konkreta projekt omfattar det europeiska näringslivsinitiativet för bioenergi inom den europeiska strategiska planen för energiteknik, och nya forskningsanläggningar för elfordon/driftskompatibilitet för smarta nät planeras inom EU:s gemensamma forskningscentrum.

2.5 Förslaget är inriktat på infrastrukturen för alternativa drivmedel, utveckling av gemensamma tekniska specifikationer och konsumentinformation. Det omfattar emellertid också krav

på medlemsstaterna att upprätta nationella strategiaramar för marknadsutvecklingen av alternativa drivmedel och den infrastruktur som krävs. Strategiaramarna ska omfatta ett informationskrav, politiska och regleringsmässiga åtgärder för att främja infrastrukturutvecklingen, stödåtgärder, forskning och målsättning samt samarbete med andra medlemsstater: a) för att säkerställa internationell överensstämmelse när det gäller infrastrukturen, och b) för att möjliggöra resor runt om i hela EU.

2.6 Samtidigt som meddelandet och förslaget offentliggjordes lade kommissionen även fram ett arbetsdokument med en handlingsplan för att upprätta en omfattande EU-ram för LNG för sjöfart. Kommissionen har för avsikt att, i samarbete med EMSA, senast i slutet av 2014 lägga fram en omfattande uppsättning regler, standarder och riktlinjer för tillhandahållande, bunkring och användning av LNG för sjöfart.

3. Allmänna kommentarer

3.1 Såsom påpekas ovan har EESK vid ett antal tillfällen tagit upp behovet av alternativa drivmedel för transport och att man omgående måste utveckla en lämplig infrastruktur för att skapa ett trovärdigt tanknings- eller laddningssystem som klarar av gränsoverskridande rörlighet. Kommittén har också betonat behovet av att vidta ytterligare åtgärder för att stimulera marknadsspridningen av elfordon och ge medlemsstaterna tillräcklig självständighet när det gäller att genomföra denna politik. EESK välkomnar därför detta initiativ.

3.2 EESK stöder den strategi som beskrivs i meddelandet och som genomförs i förslaget, om att fastställa en skyldighet för medlemsstaterna att anta nationella strategiaramar för marknadsutvecklingen av alternativa bränslen som uppfyller en rad minimikrav och som ska omfattas av ett anmälnings- och utvärderingssystem som kommissionen sköter.

3.3 Kommittén är särskilt positiv till att tonvikten lagts på tanknings- och laddningsinfrastruktur som ett redskap för att främja genomslaget på marknaden för fordon och fartyg som använder alternativa drivmedel. Den allmänna uppfattningen tycks vara att sådana åtgärder är viktiga för att skapa förtroende för alternativa drivmedel bland användarna, vilket är en avgörande aspekt för att få marknaden att ta fart.

3.4 EESK välkomnar också fastställandet av tekniska standarder som ska gälla inom EU för tanknings- och laddningsinfrastruktur. Denna insats är en avgörande faktor för att skapa förtroende för alternativa drivmedel som ett realistiskt alternativ för gränsoverskridande transporter. EESK utgår från att kommissionen kommer att utnyttja de befogenheter som den ges genom förslaget när det gäller att anta delegerade akter för att uppdatera specifikationerna, i syfte att se till att de alltid är förenliga med dem som gäller på världsmarknaden.

3.5 EESK konstaterar att medlemsstaterna genom förslaget blir skyldiga att anta en nationell strategiram för alternativa drivmedel. Artikel 3.3 tycks emellertid ge medlemsstaterna rätt att utelämna vissa drivmedel från strategin, och infrastrukturkraven i artiklarna 4–6 omfattar endast el-, väte- och naturgasförsörjning. Konsumentinformationskravet i artikel 7 tycks emellertid omfatta samtliga alternativa drivmedel på marknaden. Enligt meddelandet ser det i dag ut som om de så kallade avancerade biodrivmedlen kommer att utgöra en viktig del i den framtida energimixen, inte minste med beaktande av de minimikvoter som planeras för biobränslen i den framtida energimixen. EESK anser därför att artikel 3 i lagstiftningsförslaget bör fastställa en huvudgrupp alternativa bränslen som måste tas upp i de nationella strategidokumentet.

3.6 Enligt artikel 3 i förslaget ska medlemsstaterna göra en bedömning av den gränsöverskridande kontinuiteten när det gäller infrastrukturen för de alternativa drivmedlens utbredning. Det anges också att medlemsstaterna ska samarbeta, med hjälp av samråd eller gemensamma policyramar, för att se till att de åtgärder som krävs för att uppnå direktivets mål är samstämmiga och samordnade. Det enda sättet att säkerställa att detta grundläggande krav respekteras tycks vara att utnyttja den rapporterings- och utvärderingsmekanism som fastställs i artikel 3.5 och 3.6. EESK ifrågasätter om detta är nog och undrar om det inte vore lämpligt att inrätta en permanent samordningsfunktion, i linje med samordnarna för vissa TEN-T-projekt i enlighet med TEN-T-riktlinjerna.

3.7 I meddelandet tycks man utgå från att infrastrukturen för alternativa drivmedel kan finansieras utan direkt offentlig finansiering och enbart med stöd från strategiverktyg som bygglov, koncessioner, upphandlingsregler, regler om tillträde och avgifter och icke-finansiella incitament. EESK menar att detta kan stämma för icke-offentliga laddningsstationer för elfordon, men ifrågasätter om denna strategi fungerar när det gäller offentliga laddningsstationer för elfordon, där kommersiell drift generellt anses omöjlig och offentlig finansiering är det enda realistiska alternativet, åtminstone under uppbyggnadsfasen (se exempelvis *Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht)*, avsnitt 5.5 – en rapport till det tyska transportministeriet från juli 2012).

3.8 Med hänsyn till investeringskostnadernas omfattning och de osäkra marknaderna anser EESK att det kommer att finnas ett generellt och långsiktigt behov av offentlig finansiering av särskild tanknings- och laddningsinfrastruktur för alternativa drivmedel. EESK anser därför att kommissionen på nytt bör överväga sin bedömning i meddelandet när det gäller denna punkt. Dessa finansieringsbehov har beaktats i de riktlinjer för ekonomiska incitament för rena och energieffektiva fordon som nu har publicerats (SWD (2013)27), och de bör också beaktas när man fastställer prioriteringar avseende exempelvis TEN-T-finansiering.

3.9 EESK ifrågasätter också det antal laddningsstationer som senast 2020 ska finnas i varje medlemsstat enligt bilaga II till förslaget. För att nämna ett exempel anges i bilagan att det i Tyskland ska finnas 1 500 000 laddningsstationer, av vilka 150 000 ska vara allmänt tillgängliga. I den rapport om genomförandet av det tyska programmet för eldrivna fordon som nämns i punkt 3.7 ovan beräknar man att det kommer att finnas knappt en miljon laddningsstationer för omkring samma antal bilar. Av dessa laddningsstationer ska 150 000 vara allmänt tillgängliga, men situationen är osäker för hälften av dessa. EESK anser därför att de siffror som anges som mål i bilaga II bör ses över på nytt och att man bör utveckla en enkel mekanism för att revidera prognoserna i bilaga II.

4. Särskilda kommentarer

4.1 EESK ifrågasätter kriteriet att de anläggningar för lands-trömsförsörjning som anges i artikel 4.4 i förslaget ska vara kostnadseffektiva. Det framgår inte tydligt vilka effektivitetskriterier kostnaden ska vägas mot.

4.2 EESK välkomnar kravet på att alla allmänt tillgängliga laddningsstationer ska vara utrustade med system med smarta mätare. Detta kommer att underlätta den framtida utvecklingen av funktioner som möjligheten att välja grön energi vid laddning och leverans av el från fordonet under toppbelastningsperioder. EESK undrar om man inte skulle kunna överväga att införa detta krav även för laddningsstationer som inte är öppna för allmänheten.

4.3 EESK ifrågasätter om bestämmelserna i artikel 4.8 i förslaget är tillräckliga för att säkerställa konsumenternas rätt till roaming när de använder elfordon för utlandsresor. EESK menar att man på allvar bör överväga alternativet att kräva att medlemsstaterna ska säkerställa roamingmöjligheter i hela EU till ett rimligt pris.

4.4 Efter att ha jämfört artikel 6.1 och 6.2 med 6.4 ifrågasätter EESK om den planerade tidsgränsen för fastställandet av tekniska standarder för LNG, som i bilaga III 3.1 i förslaget fastställs till "senast 2014", verkligen är tillfredsställande, med tanke på att maxgränsen på 0,1 % svavel i marina bränslen kommer att gälla inom svavelkontrollområden från och med den 1 januari 2015. Detta ger extremt lite tid för att faktiskt genomföra arbetet, inte minst när det gäller fastställandet av finansieringsvillkoren. EESK föreslår därför att man vidtar åtgärder för att säkerställa att hamnar, fartygsägare och fartygsoperatörer ges tid att utnyttja möjligheten att anpassa sig till 0,1-procentskravet genom att använda LNG, utan att riskera att bryta mot EU:s regler enligt direktiv 1999/32/EG, ändrat genom direktiv 2012/33/EU, artikel 1.4.

4.5 EESK skulle välkomna om förslaget innehöll en hänvisning, eventuellt i artikel 3, till behovet av att hitta lämpliga lösningar för att se till att adekvat infrastruktur finns att tillgå i glesbefolkade områden där det kan vara särskilt svårt att erhålla finansiering utan offentligt stöd även efter det inledande skedet.

4.6 Avslutningsvis noterar EESK att även om LNG kan utvinna ur både fossila bränslen och biobränslen, framkommer det i arbetsdokumentet (avsnitt 1 sista punkten) att den variant som övervägs för bruk inom sjöfarten i nuläget förefaller vara av fossilt ursprung, även om den har mycket goda miljöegenskaper. EESK förutsätter att man kommer att göra insatser för att främja användningen av andra typer av LNG eller andra framdrivningssystem. LNG-lösningen har potentiellt sett en provisorisk karaktär, och detta innebär att förslaget starka fokusering på LNG-anläggningar än en gång bör ifrågasättas.

Bryssel den 22 maj 2013

*Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande*

Henri MALOSSE
