

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέματα «Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές — Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων»**

COM(2013) 17 final

**και «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων»**

COM(2013) 18 final — 2013/0012 (COD)

(2013/C 271/21)

Εισηγητής: ο κ. **Stefan BACK**

Στις 24 Ιανουαρίου 2013, και σύμφωνα με το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την

*Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων*

COM(2013) 17 final.

Στις 5 Φεβρουαρίου και στις 8 Φεβρουαρίου 2013, και σύμφωνα με το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αντιστοίχως, αποφάσισαν να ζητήσουν γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την

*Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων*

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD).

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκαν οι σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 30 Απριλίου 2013.

Κατά την 490ή σύνοδο ολομέλειας, της 22ας και 23ης Μαΐου 2013 (συνεδρίαση της 22ας Μαΐου 2013), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση με 147 ψήφους υπέρ, 1 κατά και 5 αποχές.

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για τη δέσμη εγγράφων<sup>(1)</sup> με αντικείμενο την καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές, καθώς και για τον στόχο της να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για τη μαζική είσοδο στην αγορά της καθαρής πρόωσης από καθαρές πηγές ενέργειας.

1.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την υιοθετηθείσα προσέγγιση, με την οποία επιδιώκεται η ανάπτυξη της αγοράς και η ελάχιστη κάλυψη της χρέωσης/αναπλήρωσης των υποδομών σύμφωνα με κοινά πρότυπα, με σκοπό την καλλιέργεια της εμπιστοσύνης των χρηστών και τη διασφάλιση της διασυνοριακής κινητικότητας.

1.3 Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει, επίσης, το γεγονός ότι οι προτάσεις εστιάζουν στην ενημέρωση και στην εμπιστοσύνη των καταναλωτών, πράγμα που θα συμβάλει στην ανάπτυξη μιας μαζικής αγοράς,

απαραίτητη προϋπόθεση για την προσφορά προσιτών αυτοκινήτων με εναλλακτικά συστήματα πρόωσης.

1.4 Η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της για την ανάπτυξη και τις θέσεις εργασίας που αναμένεται να προκύψουν από τις νέες ευκαιρίες που θα δοθούν στην αγορά και από τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής βιομηχανίας που θα προκύψει από την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων και των υποδομών τους.

1.5 Μία στρατηγική για τα καθαρά καύσιμα δεν θα πρέπει, ωστόσο, να εφαρμοστεί αποκλειστικά σε μια σειρά καθιερωμένων καυσίμων, αλλά ταυτόχρονα θα πρέπει να επιδιωχθεί και η επίλυση μακροπρόθεσμων ζητημάτων που συνδέονται με άλλες καθαρές πηγές ενέργειας, η επίτευξη ταχείας και ευρείας ανάπτυξης σε αυτόν τον τομέα και η αναγκαία ενθάρρυνση της καινοτομίας και η εισαγωγή της στην αγορά.

1.6 Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει, στο πλαίσιο αυτό, τα θέματα που εξετάστηκαν στη γνωμοδότησή της για την έμμεση αλλαγή της χρήσης γης (ΕΑΧΓ)/Βιοκαύσιμα (TEN/502 – CES2363-2012), και ιδίως τα σημεία από 1.9 έως 1.12, που καταδεικνύουν τον πολύπλοκο και τον μακροπρόθεσμο χαρακτήρα αυτών των θεμάτων, καθώς και την ανάγκη συνεχούς αξιολόγησης.

(<sup>1</sup>) Τα έγγραφα είναι συγκεκριμένα τα εξής: η ανακοίνωση «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές: Μια ευρωπαϊκή στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων» η «Πρόταση οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων» το έγγραφο εργασίας «Δράσεις για ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο της ΕΕ σχετικά με το υδροποιημένο φυσικό αέριο προς χρήση στη ναυτιλία» [προσωρινή μετάφραση].

1.7 Η ΕΟΚΕ θεωρεί, συνεπώς, ότι οι μακροπρόθεσμοι στρατηγικοί στόχοι της ανακοίνωσης θα πρέπει να ληφθούν περισσότερο υπόψη στην πρόταση. Για παράδειγμα, το εθνικό πλαίσιο πολιτικής για τα καθαρά καύσιμα και την υποδομή τους –που τα κράτη μέλη οφείλουν να θεσπίσουν με βάση την πρόταση– θα πρέπει να αναφέρεται σε όλους τους τύπους καθαρών πηγών ενέργειας, όπως τα βιοκαύσιμα, τα οποία θεωρούνται σύμφωνα με την ανακοίνωση.

1.8 Η πρόταση πρέπει, συνεπώς, να προσδιορίσει ένα οικονομικά και περιβαλλοντικά βελτιστοποιημένο μίγμα καυσίμων στο επίπεδο της ΕΕ, η ανάπτυξη και η εξάπλωση του οποίου θα μπορούσε να ενισχυθεί με τη βοήθεια συντονισμένων εθνικών πολιτικών. Τα άρθρα 3, 8 και 10, καθώς και το παράρτημα Ι της πρότασης, θα πρέπει να αναθεωρηθούν προς αυτή την κατεύθυνση.

1.9 Η ΕΟΚΕ αμφιβάλλει ότι το κόστος των δημόσιων υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων είναι δυνατό να καλυφθεί χωρίς δημόσια χρηματοδότηση –τουλάχιστον κατά την αρχική φάση. Για να καταστεί δυνατή η κάλυψη του κόστους της σχετικής επένδυσης αποκλειστικά μέσω της επιβολής τελών, θα πρέπει πρώτα ο αριθμός των ηλεκτρικών οχημάτων να έχει φθάσει σε ένα συγκεκριμένο επίπεδο.

1.10 Η ΕΟΚΕ υπογραμμίζει την ανάγκη να εξασφαλιστεί μια ομαλή και βιώσιμη μετάβαση προς ένα τροποποιημένο ενεργειακό μίγμα, καθώς και τη σημασία του να μην λησμονούνται οι δυνατότητες βελτίωσης των περιβαλλοντικών επιδόσεων των ορυκτών καυσίμων.

1.11 Η ΕΟΚΕ εφιστά την προσοχή στον κίνδυνο ανάσχεσης της ανάπτυξης νέων και πιο βιώσιμων τεχνικών λύσεων για τους διαφορετικούς τρόπους χρήσης και ομάδες χρηστών. Ένα τέτοιο παράδειγμα κινδύνου είναι η ισχυρή δέσμευση που έχει αναληφθεί έναντι του υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) στη ναυτιλία, μολονότι αναπτύσσονται νέες και φθηνότερες εναλλακτικές λύσεις. Κατά τον ίδιο τρόπο, κάνουν την εμφάνισή τους και νέες, προσανατολισμένες στον χρήστη, ενεργειακές λύσεις, π.χ., για φορτηγά, λεωφορεία και δίτροχα οχήματα.

## 2. Εισαγωγή: Πλαίσιο πολιτικής και παρουσίαση της ανακοίνωσης και της πρότασης

2.1 Στις εμβληματικές πρωτοβουλίες «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποδοτικά τους πόρους» και «Ένωση καινοτομίας» της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για μια έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, εξετάζονται θέματα όπως η αλλαγή του κλίματος, η ανεπάρκεια ενέργειας και πόρων και η ανάγκη ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και βελτίωσης της ασφάλειας του ενεργειακού εφοδιασμού μέσω της βελτίωσης της αποδοτικότητας των πόρων και της ενέργειας. Στον τομέα των μεταφορών, η Λευκή Βίβλος του 2011 για την πολιτική μεταφορών ζητά να δοθεί τέλος στην εξάρτηση του συστήματος μεταφορών από το πετρέλαιο και θέτει ως στόχο τη μείωση κατά 60 %, έως το 2050, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις μεταφορές. Στους δέκα στόχους που τίθενται στη Λευκή Βίβλο για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών, περιλαμβάνεται η ανάγκη ανάπτυξης και εξάπλωσης καυσίμων και συστημάτων πρόωσης. Στον κατάλογο πρωτοβουλιών που προτείνει η Λευκή Βίβλος, οι στόχοι επιδιώκονται με την πρωτοβουλία 24 «Τεχνολογικός χάρτης πορείας» και την πρωτοβουλία 26 «Κανονιστικό πλαίσιο για καινοτόμες μεταφορές». Η ανακοίνωση και η πρόταση οδηγίας εξετάζουν τα θέματα αυτά είτε εξ ολοκλήρου είτε εν μέρει.

2.2 Σε διάφορες γνωμοδοτήσεις της, η ΕΟΚΕ έχει, από την πλευρά της, ζητήσει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αναλάβει πρωτοβουλία με σκοπό την προαγωγή των εναλλακτικών καυσίμων και των αντίστοιχων υποδομών. Οι εν λόγω γνωμοδοτήσεις περιελάμβαναν τα εξής:

— Στη γνωμοδότηση σχετικά με την Λευκή Βίβλο για την πολιτική μεταφορών <sup>(2)</sup>, σημεία 4.19 και 4.20, η ΕΟΚΕ υιοθετεί θετική στάση έναντι της ανάπτυξης και διάδοσης καθαρότερων και ενεργειακά αποδοτικότερων συστημάτων πρόωσης και υποστηρίζει την πρωτοβουλία «Πράσινα αυτοκίνητα» και τη στρατηγική του 2010 για την ανάπτυξη καθαρών οχημάτων. Στο σημείο 4.30, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ικανοποίησή της διότι δίδεται σημασία στη διάδοση ηλεκτροκίνητων οχημάτων και στη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών, αναφέρεται δε στη διερευνητική γνωμοδότησή της «Για μια ευρύτερη υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων» <sup>(3)</sup>, στην οποία είχε ταχθεί σθεναρά υπέρ των μέτρων που θα επέτρεψουν τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και θα θέσουν τέλος στην εξάρτηση από τις εισαγωγές πετρελαίου. Περιλαμβάνει, επίσης, αναφορά στην σημασία της έξυπνης τεχνολογίας, διότι διευκολύνει την αξιοποίηση των ηλεκτρικών οχημάτων ως φορέων παροχής ενέργειας κατά τις ώρες αιχμής.

— Στη γνωμοδότησή της σχετικά με την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο <sup>(4)</sup>, η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει την πρόθεση της Επιτροπής να βελτιώσει τις δυνατότητες συμμόρφωσης με τη βοήθεια μιας «εργαλειοθήκης», που θα περιλαμβάνει τη χρήση τεχνολογίας, μέσω επενδύσεων τόσο εκ μέρους του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα.

— Στη γνωμοδότηση με θέμα την πρόταση σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών <sup>(5)</sup>, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει ότι η απαίτηση να υπάρχουν διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα πρέπει να ενισχυθεί, λόγω της σημασίας τους για τη διασύνδεση των κατευθυντήριων γραμμών των ΔΕΔ-Μ με τη μελλοντική στρατηγική εναλλακτικών καθαρών καυσίμων.

2.3 Η δέσμη μέτρων που παρουσίασε η Επιτροπή συνίσταται από τα ακόλουθα στοιχεία:

— Η ανακοίνωση παρέχει μια επισκόπηση, αφενός, του ιστορικού της πολιτικής και των στόχων της και, αφετέρου, των σημερινών βασικών εναλλακτικών καυσίμων, και καθορίζει τους τομείς προτεραιότητας για τις μελλοντικές δράσεις της ΕΕ.

— Η πρόταση αποσκοπεί στο να εξασφαλιστεί η δημιουργία μιας ελάχιστης υποδομής εναλλακτικών καυσίμων και η εφαρμογή, για την υποδομή αυτή, κοινών τεχνικών προδιαγραφών, ώστε να διασφαλιστεί η κινητικότητα σε όλη την ΕΕ και να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας.

<sup>(2)</sup> Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Λευκή βίβλος – Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών», ΕΕ C 24 της 28.1.2012, σ.146.

<sup>(3)</sup> Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με τίτλο «Για μια ευρύτερη υιοθέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων», ΕΕ C 44 της 11.2.2011, σ. 47.

<sup>(4)</sup> Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο», ΕΕ C 68 της 6.3.2012, σ. 70.

<sup>(5)</sup> Γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ με θέμα «Κατευθυντήριες γραμμές [...] για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών», ΕΕ C 143 της 22.5.2012, σ. 130.

2.4 Τα καύσιμα που καλύπτονται από την ανακοίνωση είναι το υδροποιημένο φυσικό αέριο (LPG), το φυσικό αέριο συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου (LNG, CNG, GTL), η ηλεκτρική ενέργεια, τα βιοκαύσιμα (υγρά) και το υδρογόνο, δηλ. καύσιμα με διαφορετικά χαρακτηριστικά και για διαφορετικές χρήσεις. Η ανακοίνωση καθορίζει μια στρατηγική για όλα τα μεταφορικά μέσα. Η στρατηγική αυτή αποσκοπεί στην καθιέρωση ενός μακροπρόθεσμου πλαισίου για την καθοδήγηση της τεχνολογικής ανάπτυξης και των επενδύσεων κατά τρόπο που να αναπτυχθούν εναλλακτικά καύσιμα, με στόχο τον περιορισμό της εξάρτησης από το πετρέλαιο, τη βελτίωση της ασφάλειας των καυσίμων και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι δράσεις που προβλέπονται από τη στρατηγική αυτή αφορούν τέσσερις τομείς:

- Πρέπει να αναπτυχθεί μία υποδομή για τα εναλλακτικά καύσιμα με επαρκή πυκνότητα για να δημιουργηθεί η βεβαιότητα ότι υφίστανται δυνατότητες αξιοποίησής τους και να ενισχυθεί η κινητικότητα σε όλη την Ευρώπη. Με τον τρόπο αυτό θα διευρυνθεί η χρήση των οχημάτων και των πλοίων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα, κυρίως δε ηλεκτρική ενέργεια, υδρογόνο, CNG και LNG. Το ποσό των 10 δισ. ευρώ που υπολογίζεται ότι θα κοστίσει η κατασκευή της απαραίτητης υποδομής θα επιστραφεί με την έναρξη της εκμετάλλευσής της από την αγορά. Η άμεση χρήση δημόσιων πόρων μπορεί να αποφευχθεί εάν γίνει χρήση μέσων όπως προϋποθέσεις για τη χορήγηση οικοδομικών αδειών κατασκευής, συμβάσεις παραχώρησης, κανονιστικές ρυθμίσεις για την προμήθεια, την πρόσβαση και τη χρέωση και παροχή μη οικονομικών κινήτρων.
- Πρέπει να υιοθετηθούν κοινές προδιαγραφές, επειγόντως για τη διαπαφή μεταξύ ηλεκτρικών οχημάτων και σημείων επαναφόρτισης, αλλά και για το υδρογόνο, CNG και LNG.
- Η αποδοχή εκ μέρους των καταναλωτών είναι ζωτικής σημασίας. Τα μέσα με τα οποία μπορεί να επιτευχθεί αυτή η αποδοχή εκτείνονται από τα μη οικονομικά μέτρα –όπως η προνομιακή πρόσβαση των ηλεκτρικών οχημάτων– έως τις ενημερωτικές εκστρατείες και τα οικονομικά κίνητρα.
- Διευθέτηση της τεχνολογικής ανάπτυξης ως εξής: (α) στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων 2020», προβλέπεται να διατεθεί χρηματοδότηση για την έρευνα και επίδειξη ή για σχέδια προ-αναπολιτισμένα στην αγορά σχετικά με τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων σε όλα τα μέσα μεταφοράς· (β) θα αναπτυχθούν χάρτες πορείας, στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την τεχνολογία των μεταφορών (COM (2012) 501 final)-(γ) θα πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω οι συμπράξεις ιδιωτικού – δημοσίου τομέα και να αξιοποιηθούν οι υπάρχουσες συνεργασίες, όπως η ευρωπαϊκή πρωτοβουλία καινοτομίας «Εξυπνες πόλεις και κοινότητες» (COM (2012) 470 final)-(δ) στα σχετικά ειδικά σχέδια περιλαμβάνονται η πρωτοβουλία της βιομηχανίας της ΕΕ για τα βιοκαύσιμα, στο πλαίσιο του στρατηγικού σχεδίου ενεργειακών τεχνολογιών, ενώ έχουν προγραμματιστεί νέες εγκαταστάσεις για την έρευνα με θέμα τα ηλεκτρικά οχήματα και την διαλειτουργικότητά τους με έξυπνα ενεργειακά δίκτυα στο Κοινό Κέντρο Ερευνών της ΕΕ.

2.5 Η πρόταση εστιάζει στην υποδομή εναλλακτικών καυσίμων, στην ανάπτυξη κοινών τεχνικών προδιαγραφών και στην ενημέρωση των καταναλωτών. Ωστόσο, υποχρεώνει ταυτόχρονα τα κράτη μέλη

να θεσπίσουν ένα εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων και της υποδομής τους. Το πλαίσιο αυτό πρέπει να περιλαμβάνει μια απαίτηση ενημέρωσης, μέτρα πολιτικής και κανονιστικά μέτρα για τη στήριξη της ανάπτυξης της υποδομής, άλλα μέτρα στήριξης, τη διεξαγωγή έρευνας και τον καθορισμό στόχων, καθώς και τη συνεργασία με άλλα κράτη μέλη, προκειμένου, αφενός, να εξασφαλιστεί η συνοχή της υποδομής σε διεθνή κλίμακα και, αφετέρου, να καταστεί δυνατή η πραγματοποίηση ταξιδιών σε όλη την έκταση της ΕΕ.

2.6 Παράλληλα με την ανακοίνωση και την πρόταση, η Επιτροπή δημοσίευσε επίσης ένα έγγραφο εργασίας στο οποίο παρουσιάζεται ένα σχέδιο δράσης για τη θέσπιση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου της ΕΕ σχετικά με τη χρήση του LNG στην ναυτιλία. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, σχεδιάζει να προτείνει, έως το τέλος του 2014, ένα ολοκληρωμένο σύνολο κανόνων, προτύπων και κατευθυντήριων γραμμών για την παροχή υδροποιημένου φυσικού αερίου, τον εφοδιασμό και τη χρήση του στη ναυτιλία.

### 3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Όπως ήδη προαναφέρθηκε, η ΕΟΚΕ έχει επανειλημμένα επισημάνει τόσο την ανάγκη εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών όσο και τον επιτακτικό χαρακτήρα της ανάπτυξης ενδεδειγμένων υποδομών για την καθιέρωση ενός αξιόπιστου συστήματος ανεφοδιασμού ή επαναφόρτισης το οποίο να προάγει τη διασυνοριακή κινητικότητα. Η ΕΟΚΕ έχει επίσης τονίσει την ανάγκη να ληφθούν πρόσθετα μέτρα με σκοπό την ευρύτερη διάδοση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων και τη διασφάλιση επαρκούς αυτονομίας στα κράτη μέλη για την εφαρμογή της πολιτικής αυτής. Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ επικροτεί την εν λόγω πρωτοβουλία.

3.2 Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της προσέγγισης που σκιαγραφείται στην ανακοίνωση και υιοθετείται στην πρόταση, προκειμένου να επιβληθεί στα κράτη μέλη η υποχρέωση να θεσπίσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων τα οποία θα πρέπει να πληρούν ορισμένες ελάχιστες απαιτήσεις και να υπόκεινται σε ένα σύστημα υποβολής εκθέσεων και αξιολόγησης υπό τη διαχείριση της Επιτροπής.

3.3 Ειδικότερα, η ΕΟΚΕ επικροτεί την εστίαση του ενδιαφέροντος στις υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού ως έναυσμα για την εμπορική προώθηση των οχημάτων και των πλοίων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα. Φαίνεται να επικρατεί γενική συναίνεση όσον αφορά το γεγονός ότι τα μέτρα αυτά είναι σημαντικά για την τόνωση της εμπιστοσύνης των χρηστών στα εναλλακτικά καύσιμα, η οποία αποτελεί καθοριστική συνιστώσα για την προώθησή τους στην αγορά.

3.4 Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει επίσης την καθιέρωση τεχνικών προτύπων για τις υποδομές επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού με ισχύ σε ολόκληρη την ΕΕ. Το μέτρο αυτό συνιστά αποφασιστικό παράγοντα, ο οποίος είναι σε θέση να εμπνεύσει εμπιστοσύνη στα εναλλακτικά καύσιμα ως βιώσιμη εναλλακτική λύση για τις διασυνοριακές μεταφορές. Η ΕΟΚΕ εικάζει ότι η Επιτροπή θα κάνει χρήση της δυνατότητας που της παρέχεται από την πρόταση για την έγκριση κατ'εξουσιοδότηση πράξεων σχετικά με την επικαιροποίηση των προδιαγραφών, έτσι ώστε να διασφαλίζεται πάντοτε η συμβατότητά τους με τις προδιαγραφές που ισχύουν στην παγκόσμια αγορά.

3.5 Η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι η πρόταση υποχρεώνει τα κράτη μέλη να θεσπίσουν εθνικό πλαίσιο πολιτικής για τα εναλλακτικά καύσιμα. Ωστόσο –δυνάμει του άρθρου 3, παρ. 3– φαίνεται να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να εξαιρούν ορισμένα καύσιμα από την εν λόγω πολιτική· επιπλέον, οι υποχρεώσεις που καθορίζονται –στα άρθρα 4 έως 6– όσον αφορά τις υποδομές καλύπτουν μόνο την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, υδρογόνου και φυσικού αερίου. Εντούτοις, η υποχρέωση πληροφόρησης των καταναλωτών, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 7, φαίνεται να καλύπτει όλες τις μορφές εναλλακτικών καυσίμων που διατίθενται στην αγορά. Επίσης, από την ανακοίνωση προκύπτει ότι τα λεγόμενα προηγμένα βιοκαύσιμα αποτελούν σημαντική συστατική του μελλοντικού ενεργειακού μίγματος, όπως έχει τουλάχιστον μέχρι στιγμής η κατάσταση, λαμβάνοντας συγχρόνως υπόψη τις ελάχιστες ποσοτώσεις που προβλέπονται για τα βιοκαύσιμα στο μελλοντικό ενεργειακό μίγμα. Κατά συνέπεια, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι –το άρθρο 3 της νομοθετικής πρότασης– θα πρέπει να επισημανθεί ένα βασικό σύνολο εναλλακτικών καυσίμων προς συμπερίληψη στα εθνικά πλαίσια πολιτικής.

3.6 Δυνάμει του άρθρου 3 της πρότασης, τα κράτη μέλη προβαίνουν σε «εκτίμηση της πέραν συνόρων συνέχειας της κάλυψης των υποδομών για εναλλακτικά καύσιμα» στο ίδιο άρθρο ορίζεται επίσης ότι «τα κράτη μέλη συνεργάζονται, μέσω διαβουλεύσεων ή κοινών πλαισίων πολιτικής, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας είναι συνεκτικά και συντονισμένα». Ο μόνος τρόπος για να εξασφαλιστεί η δέουσα τήρηση αυτής της θεμελιώδους υποχρέωσης φαίνεται να είναι ο μηχανισμός υποβολής εκθέσεων και αξιολόγησης που προβλέπεται στο άρθρο 3, παρ. 5 και 6. Η ΕΟΚΕ διερωτάται εάν αυτό είναι αρκετό και αναρωτιέται μήπως θα ήταν χρήσιμο να προβλεφθούν μόνιμα καθήκοντα συντονισμού, κατά το πρότυπο των καθηκόντων που επωμίζονται οι συντονιστές ορισμένων έργων ΔΕΔ-Μ σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΔΕΔ-Μ.

3.7 Στην ανακοίνωση φαίνεται να συνάγεται ότι η χρηματοδότηση της δημιουργίας υποδομών εναλλακτικών καυσίμων μπορεί να επιτευχθεί χωρίς άμεση δημόσια χρηματοδότηση και με την αποκλειστική υποστήριξη μέσω πολιτικής, όπως οι οικοδομικές άδειες, οι συμβάσεις παραχώρησης, οι κανονισμοί περί συμβάσεων, οι κανονισμοί για την πρόσβαση και την κοστολόγηση και διάφορα μη οικονομικά κίνητρα. Η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι αυτό μπορεί ίσως να ισχύει για τους μη δημόσιους σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, αλλά αμφιβάλλει εάν το ενδεχόμενο αυτό καλύπτει τους δημόσιους σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, των οποίων η εμπορική εκμετάλλευση θεωρείται κατά κανόνα ανέφικτη, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζεται η δημόσια χρηματοδότηση ως η μόνη ρεαλιστική λύση, τουλάχιστον κατά το στάδιο της δημιουργίας υποδομών. (Βλέπε, παραδείγματος χάρι, *Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht)*, Ενότητα 5.5 –Εκθεση η οποία εκπονήθηκε για λογαριασμό του Γερμανικού Υπουργείου Μεταφορών, τον Ιούλιο του 2012).

3.8 Λόγω του ύψους των επενδυτικών δαπανών και της αβεβαιότητας που χαρακτηρίζει τις αγορές, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι θα υπάρξει γενική και μακροπρόθεσμη ανάγκη δημόσιας χρηματοδότησης των υποδομών επαναφόρτισης/ανεφοδιασμού για τα εναλλακτικά καύσιμα. Η ΕΟΚΕ πιστεύει συνεπώς ότι η εκτίμηση που περιλαμβάνεται στην ανακοίνωση σχετικά με αυτό το σημείο θα πρέπει να τύχει επανεξέτασης. Οι συγκεκριμένες ανάγκες χρηματοδότησης έχουν συνεκτιμηθεί στις ήδη εκδοθείσες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα χρηματοδοτικά κίνητρα για καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα (SWD (2013)27) και θα πρέπει, επίσης να συνεκτιμηθούν κατά τον καθορισμό των προτεραιοτήτων σχετικά, παραδείγματος χάρι, με τη χρηματοδότηση των ΔΕΔ-Μ.

3.9 Η ΕΟΚΕ αμφισβητεί επίσης τον αριθμό των σταθμών φόρτισης ανά κράτος μέλος που προβλέπονται έως το 2020 στο παράρτημα II της πρότασης. Ενδεικτικά αναφέρεται το παράδειγμα της Γερμανίας για την οποία το παράρτημα προβλέπει 1 500 000 σταθμούς φόρτισης, εκ των οποίων οι 150 000 αναμένεται να είναι δημόσιοι. Η έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του γερμανικού προγράμματος ηλεκτροκίνησης –η οποία αναφέρθηκε ανωτέρω στο σημείο 3.7– προεικονίζει συνολικά ελάχιστα λιγότερους από ένα εκατομμύριο σταθμούς φόρτισης για τον ίδιο σχεδόν αριθμό αυτοκινήτων. Από αυτούς τους σταθμούς φόρτισης οι 150 000 εκτιμάται ότι θα είναι δημόσιοι, αλλά εξακολουθεί να υπάρχει ένα ερωτηματικό σχετικά με ποσοστό υψηλότερο του 50 % εξ αυτών. Συνεπώς, η ΕΟΚΕ προτείνει την επανεξέταση των αριθμητικών στόχων του παραρτήματος II, σε συνδυασμό με την επινόηση ενός απλού μηχανισμού για την αναθεώρηση των προβλέψεων του ίδιου παραρτήματος.

#### 4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1 Η ΕΟΚΕ διατυπώνει επιφυλάξεις σχετικά με το κριτήριο της οικονομικής αποδοτικότητας των εγκαταστάσεων εφοδιασμού με ηλεκτρική ενέργεια από ξηράς που τίθεται στο άρθρο 4, παρ. 4, της πρότασης διότι δεν είναι σαφές ποιά κριτήρια αποδοτικότητας θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη στάθμιση του κόστους.

4.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί την απαίτηση σύμφωνα με την οποία «όλα τα δημοσώς προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα [θα πρέπει να] είναι εξοπλισμένα με ευφυή συστήματα μέτρησης». Η απαίτηση αυτή θα διευκολύνει τη μελλοντική ανάπτυξη λειτουργιών, όπως η επιλογή της οικολογικής («πράσινης») ενέργειας για τη φόρτιση και την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από το όχημα κατά τις ώρες αιχμής. Η ΕΟΚΕ αναρωτιέται μήπως θα ήταν σκόπιμο να προβλεφθεί η εν λόγω απαίτηση και για τα μη δημόσια σημεία φόρτισης.

4.3 Η ΕΟΚΕ διατυπώνει επιφυλάξεις σχετικά με το εάν και κατά πόσον οι διατάξεις του άρθρου 4, παρ. 8, της πρότασης είναι επαρκείς για τη διασφάλιση του δικαιώματος περιαγωγής (roaming) σε περίπτωση που ένα ηλεκτρικό όχημα χρησιμοποιείται για διασυνοριακές μετακινήσεις. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι θα πρέπει, ως εναλλακτική επιλογή, να εξετασθεί σοβαρά το ενδεχόμενο επιβολής στα κράτη μέλη της υποχρέωσης να εξασφαλίζουν δυνατότητα περιαγωγής εντός της ΕΕ σε προσιτές τιμές.

4.4 Συγκρίνοντας τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 6 με την παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου, η ΕΟΚΕ διερωτάται εάν είναι πραγματικά επαρκής η προθεσμία όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές που ορίζονται για το υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) στο παράρτημα III 3.1 της πρότασης «έως το 2014», δεδομένου ότι ο κανόνας σχετικά με περιεκτικότητα σε θείο των θαλάσσιων καυσίμων της τάξεως του 0,1 % θα αρχίσει να ισχύει στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών θείου (Sulphur Emission Control Areas - SECAs) από την 1η Ιανουαρίου 2015. Η εν λόγω προθεσμία αφήνει ήδη ελάχιστα χρονικά περιθώρια για την επίτευξη του προβλεπόμενου έργου, πόσο μάλλον για τον καθορισμό των όρων χρηματοδότησης. Η ΕΟΚΕ προτείνει συνεπώς να ληφθούν μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι λιμένες, οι πλοιοκτήτες και οι εφοπλιστές έχουν τη δυνατότητα να προσαρμοστούν εγκαίρως στο απαιτούμενο όριο του 0,1 % κάνοντας χρήση υδροποιημένου φυσικού αερίου, χωρίς να διατρέχουν κίνδυνο μη συμμόρφωσης προς τους κανόνες της ΕΕ, σύμφωνα με το άρθρο 1, παρ. 4, της οδηγίας 1999/32/ΕΕ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2012/33/ΕΕ.

4.5 Η ΕΟΚΕ κρίνει επιθυμητό να συμπεριληφθεί στην πρόταση, ενδεχομένως στο άρθρο 3, μια αναφορά στην ανάγκη εξεύρεσης ενδεδειγμένων λύσεων οι οποίες να καθιστούν διαθέσιμες κατάλληλες υποδομές σε αραιοκατοικημένες περιοχές, όπου η εξασφάλιση της απαιτούμενης χρηματοδότησης μπορεί να αποδειχθεί εξαιρετικά δύσκολη υπόθεση χωρίς κρατικές ενισχύσεις ακόμη και μετά τη λήξη της εναρκτήριας περιόδου.

4.6 Τέλος, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι –παρότι το LNG μπορεί να προέρχεται είτε από ορυκτά καύσιμα είτε από βιοκαύσιμα, όπως προκύπτει από το έγγραφο εργασίας (άρθρο 1, τελευταίο σημείο)– η μορφή LNG που θεωρείται επί του παρόντος κατάλληλη για θαλάσσια χρήση φαίνεται να είναι ορυκτής προέλευσης, αλλά με εξαιρετικά περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά. Η ΕΟΚΕ εικάζει ότι θα καταβληθούν προσπάθειες για την προώθηση της χρήσης και άλλων μορφών LNG ή άλλων συστημάτων πρόωσης. Ο δυνητικά προσωρινός χαρακτήρας της επιλογής του LNG θέτει εκ νέου υπό αμφισβήτηση το υψηλό επίπεδο δέσμευσης έναντι των εγκαταστάσεων LNG στο πλαίσιο της πρότασης.

Βρυξέλλες, 22 Μαΐου 2013.

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Henri MALOSSE

---