

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych”

COM(2013) 17 final

oraz wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD)

(2013/C 271/21)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Dnia 24 stycznia 2013 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych”

COM(2013) 17 final.

Parlament Europejski, w dniu 5 lutego 2013 r., oraz Rada, w dniu 8 lutego 2013 r., postanowiły, zgodnie z art. 91 i art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 30 kwietnia 2013 r.

Na 490. sesji plenarnej w dniach 22–23 maja 2013 r. (posiedzenie z 22 maja) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 147 do 1 – 5 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES przyjmuje z zadowoleniem pakiet „Czysta energia dla transportu”⁽¹⁾ oraz jego cel, którym jest stworzenie warunków do szerokiego rozpowszechnienia na rynku ekologicznych technologii napędu wykorzystujących źródła czystej energii.

1.2 EKES popiera podejście zakładające rozwój rynku, jak również minimalne pokrycie infrastrukturą służącą do uzupełniania paliwa i do ładowania oraz wspólne normy mające na celu pozyskanie zaufania konsumentów i zapewnienie mobilności transgranicznej.

1.3 EKES przyjmuje także z zadowoleniem położenie we wniosku nacisku na informowanie konsumentów oraz na zaufanie konsumentów, tak aby ułatwić rozwój rynku maso-

wego, co jest warunkiem koniecznym, by pojazdy z alternatywnymi systemami napędu były dostępne cenowo.

1.4 EKES przyjmuje z zadowoleniem wkład w stymulowanie wzrostu i tworzenie miejsc pracy, czego można spodziewać się dzięki powstaniu nowych możliwości na rynku i zwiększeniu konkurencyjności przemysłu europejskiego w wyniku rozwoju paliw alternatywnych i powiązanej infrastruktury.

1.5 Realizacja strategii w zakresie paliw ekologicznych nie powinna ograniczać się do kilku paliw o dopracowanych technologiach, ale powinna także obejmować długoterminowe kwestie związane z innymi źródłami czystej energii, szybki i szeroki rozwój w tym sektorze oraz potrzebę zachęcania do innowacji i wprowadzania ich na rynek.

1.6 EKES nawiązuje do zagadnień poruszonych w opinii na temat pośredniej zmiany użytkowania gruntów (ILUC) spowodowanej korzystaniem z biopaliw (TEN/502 – CES2363-2012), a zwłaszcza do jej punktów 1.9 – 1.12, w których wskazano na złożoność i długoterminowy charakter tego problemu oraz konieczność prowadzenia ciągłej jego oceny.

⁽¹⁾ Komunikat „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych” („komunikat”), wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych („wniosek”) oraz towarzyszący im dokument roboczy służb Komisji dotyczący stosowania LNG w przewozach morskich („dokument roboczy”).

1.7 EKES uważa w związku z tym, że długoterminowe cele strategiczne nakreślone w komunikacie powinny znaleźć lepsze odzwierciedlenie we wniosku. Na przykład krajowe ramy polityki dotyczącej rozwoju paliw ekologicznych i związanej z nimi infrastruktury, które państwa członkowskie mają – zgodnie z wnioskiem – obowiązek opracować, powinny obejmować wszystkie tego rodzaju źródła energii, takie jak biopaliwa, uznane w komunikacie za istotne.

1.8 Dlatego wniosek powinien określić na poziomie UE optymalny pod względem ekonomicznym i ekologicznym koszty paliw, a skoordynowane polityki krajowe mogłyby wzmacniać ich rozwój i upowszechnienie. W tym kontekście należy ponownie przeanalizować artykuły 3, 8 i 10 wniosku oraz załącznik I.

1.9 EKES wątpi, by możliwe było zapewnienie ogólnie dostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych bez finansowania publicznego – przynajmniej w fazie początkowej, dopóki liczba pojazdów elektrycznych nie wzrośnie na tyle, by inwestycje w nią mogły w rozsądnym stopniu zwracać się z opłat za ładowanie.

1.10 EKES podkreśla konieczność sprawnego i ekonomicznie racjonalnego przedstawienia się na zmodyfikowany koszyk energetyczny, a także znaczenie tego, by mieć na uwadze możliwości poprawy charakterystyki ekologicznej paliw kopalnych.

1.11 EKES zwraca uwagę na ryzyko zablokowania rozwoju nowych i bardziej opłacalnych rozwiązań technicznych dotyczących różnych rodzajów transportu i różnych grup użytkowników. Jako jeden z przykładów tego ryzyka można podać silne zaangażowanie na rzecz stosowania LNG w przewozach morskich, chociaż powstają już nowe i tańsze alternatywy, a także nowe, zorientowane na użytkownika rozwiązania dotyczące napędu dla samochodów ciężarowych, autobusów i pojazdów dwukołowych.

2. Wprowadzenie: kontekst polityczny oraz przedstawienie komunikatu i wniosku

2.1 W strategii „Europa 2020” na rzecz inteligentnego, trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu, w ramach inicjatyw przewodnich „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” i „Unia innowacji”, podejmuje się kwestie zmiany klimatu, niedoboru energii i zasobów oraz konieczności wzmacniania konkurencyjności i poprawy bezpieczeństwa energetycznego poprzez efektywniejsze wykorzystywanie zasobów i energii. W białej księdze z 2011 r. na temat polityki transportowej wezwano do przerwania zależności transportu od ropy i wyznaczono cel ograniczenia do 2050 r. emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu o 60 %. Wśród określonych w białej księdze dziesięciu celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu mowa o rozwoju i wprowadzeniu nowych paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju. W zawartym w białej księdze wykazie inicjatyw cele te ujęto w inicjatywie 24 „Plan działania w zakresie technologii” oraz w inicjatywie 26 „Ramy regulacyjne dotyczące innowacyjnego transportu”. W komunikacie i we wniosku dotyczącym dyrektywy zagadnienia te omawia się w całości lub w części.

2.2 EKES w szeregu opinii apelował, by Komisja podjęła inicjatywę na rzecz promowania paliw alternatywnych i związanej z nimi infrastruktury. Opinie te to m.in.:

— Opinia w sprawie białej księgi dotyczącej polityki transportowej ⁽²⁾ (punkty 4.19 i 4.20), w której EKES zajął pozytywne stanowisko odnośnie do rozwoju i wdrażania bardziej czystych i wydajnych energetycznie układów napędowych oraz poparł inicjatywę na rzecz ekologicznych samochodów i strategię 2010 na rzecz rozwoju czystych pojazdów. W punkcie 4.30 EKES z zadowoleniem odnotował miejsce, jakie poświęcono upowszechnianiu pojazdów elektrycznych i infrastruktury niezbędnej do ich ładowania, odnosząc się przy tym do swej opinii w sprawie: „W kierunku szerszego wdrożenia pojazdów elektrycznych” ⁽³⁾, w której wyraził bezwzględne poparcie dla środków zmierzających do tego celu, a w ten sposób przyczyniających się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zmniejszenia zależności od importu ropy naftowej. Zwrócono także uwagę na znaczenie inteligentnej technologii dla umożliwienia wykorzystania pojazdów elektrycznych do dostarczania energii w godzinach szczytowego obciążenia.

— Opinia w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych ⁽⁴⁾, w której EKES przyjął z zadowoleniem zamiar Komisji, by poprawić możliwości osiągnięcia zgodności za pomocą „zestawu narzędzi” obejmującego m.in. zastosowanie technologii, takich jak paliwa alternatywne (LNG) oraz energia elektryczna pobierana z łądu, a także poprzez inwestycje kapitałowe ze strony zarówno sektora prywatnego, jak i publicznego.

— Opinia w sprawie proponowanych nowych wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej ⁽⁵⁾, w której to opinii EKES stwierdził, że istnieje konieczność wzmocnienia wymogu dotyczącego dostępności czystych paliw alternatywnych, gdyż będzie to niezbędne do połączenia wytycznych TEN-T z przygotowywaną strategią w zakresie transportu alternatywnego oraz paliw alternatywnych.

2.3 W skład pakietu przedstawionego przez Komisję wchodzi następujące elementy:

— komunikat, który zawiera ogólny opis kontekstu i celów polityki, a także dostępnych obecnie głównych paliw alternatywnych oraz określa priorytetowe dziedziny dalszych działań UE;

— wniosek, który ma na celu zapewnienie rozbudowy minimalnej infrastruktury paliw alternatywnych oraz wdrożenie w UE wspólnych specyfikacji technicznych dla takiej infrastruktury, tak aby zapewnić ogólnounijną mobilność i korzyści skali.

⁽²⁾ Opinia EKES-u w sprawie białej księgi „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”, Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 146.

⁽³⁾ Opinia EKES-u w sprawie: „W kierunku szerszego wdrożenia pojazdów elektrycznych”, Dz.U. C 44 z 11.2.2011, s. 47.

⁽⁴⁾ Opinia EKES-u w sprawie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, Dz.U. C 68 z 6.3.2012, s. 70.

⁽⁵⁾ Opinia EKES-u w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, Dz.U. C 143 z 22.5.2012, s. 130.

2.4 Paliwa, o których mowa w komunikacie, to gaz ziemny, w tym biometan (LNG, CNG, GTL), energia elektryczna, biopaliwa (płynne) i wodór, o różnych właściwościach technicznych i zastosowaniach. W komunikacie określono strategię dla wszystkich rodzajów transportu. Strategia ta zmierza do stworzenia długoterminowych ram polityki na rzecz kierowania rozwojem technologicznym i inwestycjami w zakresie rozpowszechniania paliw alternatywnych, w celu zmniejszenia zależności od ropy naftowej, poprawy bezpieczeństwa paliwowego i ograniczenia emisji. Przewidziane w ramach strategii działania dotyczą czterech obszarów:

- Należy rozbudować infrastrukturę paliw alternatywnych o odpowiednim pokryciu, tak by stworzyć pewność co do możliwości ich stosowania i zapewnić mobilność w całej Europie. Umożliwi to szersze zastosowanie pojazdów i statków napędzanych paliwem alternatywnym, przy czym główny nacisk położono na energię elektryczną, wodór, CNG i LNG. Inwestycje w rozbudowę niezbędnej infrastruktury (szacowane na 10 mld EUR) zwrócą się, gdy paliwa przyjmą się na rynku. Bezpośrednie publiczne finansowanie nie będzie potrzebne, jeśli wykorzysta się instrumenty takie jak pozwolenia budowlane, koncesje, przepisy dotyczące zamówień publicznych, przepisy dotyczące dostępu do infrastruktury i związanych z nim opłat oraz zachęty o charakterze niefinansowym.
- Konieczne są wspólne specyfikacje; najpilniej są one potrzebne dla złącza służącego do podłączania pojazdów elektrycznych do punktów ładowania, ale także w odniesieniu do wodoru, CNG i LNG.
- Niezbędna jest akceptacja ze strony konsumentów. Sposoby uzyskania tej akceptacji sięgają od środków o charakterze niefinansowym, takich jak prawa uprzywilejowanego dostępu dla pojazdów elektrycznych czy kampanie informacyjne, do zachęt finansowych.
- Podejście do kwestii rozwoju technologicznego: a) w ramach programu „Horyzont 2020” zostaną przeznaczone fundusze na projekty badawcze, demonstracyjne i zorientowane rynkowo, dotyczące paliw alternatywnych we wszystkich rodzajach transportu; b) w ramach strategicznego planu dotyczącego technologii transportowych (COM(2012) 501 final) zostaną opracowane plany działania; c) należy dalej rozwijać partnerstwa publiczno-prywatne oraz wykorzystywać partnerstwa takie jak inicjatywa na rzecz inteligentnych miast i wspólnot (COM(2012) 4701 final); d) konkretne projekty to m.in. europejska inicjatywa przemysłowa na rzecz bioenergii w ramach europejskiego strategicznego planu w dziedzinie technologii energetycznych, a także rozszerzenie możliwości Wspólnego Centrum Badawczego (JRC) w zakresie badań nad interoperacyjnością pojazdów elektrycznych i inteligentnych sieci.

2.5 We wniosku skoncentrowano się przede wszystkim na infrastrukturze paliw alternatywnych, opracowaniu wspólnych specyfikacji technicznych oraz na informowaniu konsumentów. Zobowiązuje on jednak także państwa członkowskie do przyjęcia ram polityki krajowej w zakresie rozwoju rynku paliw

alternatywnych i ich infrastruktury. Ramy te mają obejmować wymóg dotyczący informacji, środki z zakresu polityki i środki regulacyjne mające na celu wspieranie rozwoju infrastruktury, środki wsparcia, badania naukowe i określenie celów oraz współpracę z innymi państwami członkowskimi w celu: a) zapewnienia spójności infrastruktury na poziomie międzynarodowym, b) umożliwienia podróży w całej Europie.

2.6 Równocześnie z opublikowaniem komunikatu i wniosku Komisja przedstawiła także dokument roboczy, w którym nakreślono plan działania zmierzający do utworzenia kompleksowych unijnych ram w zakresie stosowania LNG w przewozach morskich. Komisja, we współpracy z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Morskiego (EMSA), planuje do końca 2014 r. zaproponować wyczerpujący zestaw przepisów, norm i wytycznych dotyczących dostarczania i bunkrowania LNG oraz stosowania go w transporcie morskim.

3. Uwagi ogólne

3.1 Jak wskazano wyżej, EKES przy szeregu okazji wypowiedział się na temat potrzeby istnienia paliw alternatywnych dla transportu oraz pilnego rozwoju odpowiedniej infrastruktury zapewniającej rzetelny system uzupełniania paliwa lub ładowania, który będzie wspierał transgraniczną mobilność. Podkreślał także konieczność zainicjowania dalszych środków mających na celu promowanie wprowadzania pojazdów elektrycznych na rynek oraz przyznania państwom członkowskim wystarczającej autonomii we wdrażaniu tej polityki. W związku z tym EKES z zadowoleniem przyjmuje przedstawioną inicjatywę.

3.2 EKES popiera podejście przedstawione w komunikacie i zastosowane we wniosku, które przewiduje nałożenie na państwa członkowskie obowiązku przyjęcia ram polityki krajowej dotyczących rozwoju rynku paliw alternatywnych. Ramy te mają spełniać pewną liczbę wymogów minimalnych i być objęte systemem zgłaszania i oceny zarządzanym przez Komisję.

3.3 W szczególności EKES popiera położenie nacisku na infrastrukturę służącą do uzupełniania paliwa i do ładowania, która jest środkiem umożliwiającym przyspieszenie wchodzenia na rynek pojazdów i statków napędzanych paliwami alternatywnymi. Zdaje się panować ogólna zgoda co do tego, że takie środki mają duże znaczenie dla zwiększenia zaufania użytkowników do paliw alternatywnych, co jest niezbędnym czynnikiem powodzenia tych paliw na rynku.

3.4 EKES przyjmuje także z zadowoleniem ustanowienie obowiązujących w UE norm technicznych dotyczących infrastruktury służącej do uzupełniania paliwa i do ładowania. Środek ten jest decydującym czynnikiem budowy zaufania do paliw alternatywnych jako realnej opcji w transporcie transgranicznym. EKES zakłada, że Komisja będzie korzystać z przyznanych jej we wniosku uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych dotyczących aktualizacji tych specyfikacji technicznych, tak aby zagwarantować, że będą one zawsze zgodne ze specyfikacjami stosowanymi na rynkach światowych.

3.5 EKES zauważa, że wniosek zobowiązuje państwa członkowskie do przyjęcia ram polityki krajowej w zakresie paliw alternatywnych, jednak z art. 3 ust. 3 wynikałoby, że państwa członkowskie mogą wyłączyć pewne paliwa z zakresu tej polityki, zaś wymogi dotyczące infrastruktury określone w art. 4–6 odnoszą się tylko do zaopatrywania w energię elektryczną, wodór i gaz ziemny. Z kolei obowiązek dotyczący informacji dla konsumentów określony w art. 7 dotyczy już wszystkich obecnych na rynku rodzajów paliw alternatywnych. Z komunikatu można także wnioskować, że w szczególności tzw. zaawansowane biopaliwa są ważnym elementem w przyszłym koszyku energetycznym, przynajmniej w obecnej sytuacji, także biorąc pod uwagę przewidziane dla biopaliw minimalne kwoty udziału w tym koszyku. EKES uważa w związku z tym, że w art. 3 wniosku powinno się określić minimalny zestaw paliw alternatywnych, który muszą obejmować ramy polityki krajowej.

3.6 Zgodnie z art. 3 wniosku państwa członkowskie powinny przeprowadzać ocenę transgranicznej ciągłości pokrycia infrastrukturą przeznaczoną dla paliw alternatywnych. Artykuł ten stanowi także, że państwa członkowskie mają ze sobą współpracować, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków koniecznych do osiągnięcia celów dyrektywy. Wydaje się, że jedynym sposobem zapewnienia, by to zasadnicze zobowiązanie było właściwie wdrażane, jest mechanizm sprawozdań i oceny określony w art. 3 ust. 5 i 6. EKES ma wątpliwości, czy jest to wystarczające i zastanawia się, czy nie byłoby wskazane utworzenie funkcji stałego koordynatora, na wzór koordynatorów określonych projektów TEN-T w ramach wytycznych TEN-T.

3.7 Komunikat wydaje się zawierać założenie, że można zapewnić finansowanie infrastruktury paliw alternatywnych bez bezpośredniego publicznego finansowania, wykorzystując wyłącznie instrumenty polityki, takie jak pozwolenia budowlane, koncesje, przepisy dotyczące zamówień publicznych, przepisy dotyczące dostępu do infrastruktury i związanych z nim opłat oraz zachęty o charakterze niefinansowym. EKES uważa, że może to być trafne w odniesieniu do punktów ładowania pojazdów elektrycznych, które nie są ogólnie dostępne, wątpli jednak, czy koncepcja ta sprawdzi się w odniesieniu do ogólnie dostępnych punktów ładowania pojazdów elektrycznych, w przypadku których działalność komercyjna zasadniczo uważana jest za rozwiązanie niewykonalne, a finansowanie publiczne za jedyne realistyczne, w każdym razie na etapie rozbudowy. (Zob. np. „Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität”, Dritter Bericht [Trzecie sprawozdanie z postępów prac krajowej platformy elektromobilności], sprawozdanie dla niemieckiego Ministerstwa Transportu z lipca 2012 r., sekcja 5.5).

3.8 Ze względu na poziom kosztów inwestycji oraz niepewność rynków EKES uważa, że będzie istniała ogólna i długoterminowa potrzeba publicznego finansowania specjalnej infrastruktury dla paliw alternatywnych służącej do uzupełniania paliwa i do ładowania. Dlatego EKES sądzi, że należy zrewidować ocenę tego zagadnienia zawartą w komunikacie. Te potrzeby finansowe zostały uwzględnione w opublikowanych

ostatnio wytycznych dotyczących zachęt finansowych na rzecz ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (SWD (2013)27), należy je także wziąć pod uwagę przy ustalaniu priorytetów, np. odnośnie do finansowania TEN-T.

3.9 EKES ma także zastrzeżenia co do liczby punktów ładowania pojazdów elektrycznych w każdym z państw członkowskich przewidzianych na 2020 r. w załączniku II do wniosku. Przykładowo dla Niemiec przewidziano w załączniku 1 mln 500 tys. punktów ładowania, z których 150 tys. ma być ogólnie dostępnych. W przytoczonym w punkcie 3.7 sprawozdaniu z wdrażania w Niemczech programu elektromobilności przewidziano łącznie niewiele mniej niż 1 mln punktów ładowania, dla mniej więcej tej samej liczby pojazdów. 150 tys. tych punktów ma być ogólnie dostępne, istnieją jednak wątpliwości co do ponad 50 % z nich. EKES proponuje zatem, by jeszcze raz zastanowić się nad docelowymi liczbami określonymi w załączniku II, a także opracować prosty mechanizm przeglądu przepisów w załączniku II.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 EKES wysuwa zastrzeżenia co do wymienionego w art. 4 ust. 4 wniosku warunku racjonalności pod względem kosztów odnoszącego się do nabrzeżnej instalacji elektrycznej. Nie jest jasne, jakie kryteria owej racjonalności należy tu zastosować.

4.2 EKES przyjmuje z zadowoleniem wymóg, by wszystkie ogólnie dostępne punkty ładowania były wyposażone w inteligentne systemy pomiarowe. Ułatwi to w przyszłości rozwijanie takich funkcji, jak wybór zielonej energii do ładowania oraz wykorzystywanie pojazdów do dostarczania energii w godzinach szczytowego obciążenia. EKES zastanawia się, czy nie można by rozważyć tego wymogu także w odniesieniu do punktów ładowania, które nie są ogólnie dostępne.

4.3 EKES ma wątpliwości, czy przepisy art. 4 ust. 8 wniosku są wystarczające, by zapewnić prawo do „roamingu” przy wykorzystaniu pojazdu elektrycznego do przejazdów transgranicznych. EKES uważa, że należy poważnie rozważyć rozwiązanie polegające na nałożeniu na państwa członkowskie obowiązku zapewnienia możliwości „roamingu” w UE w rozsądnej cenie.

4.4 Porównując art. 6 ust. 1 i 2 z ust. 4 tegoż artykułu, EKES wyraża wątpliwość, czy planowany termin przyjęcia norm technicznych dla LNG, ustalony w punkcie 3.1 załącznika III do wniosku – „do 2014 r.” – jest faktycznie zadowalający, biorąc pod uwagę, że od 1 stycznia 2015 r. na obszarach kontroli emisji tlenku siarki będzie obowiązywać limit 0,1 % siarki w paliwach żeglugowych. Oznacza to bardzo krótki czas na faktyczne wykonanie zadania, nie mówiąc już o określeniu warunków finansowania. Dlatego EKES proponuje podjęcie środków mających na celu zapewnienie, by porty, armatorzy i operatorzy statków mogli odpowiednio wcześniej skorzystać z możliwości dostosowania się do wymogu 0,1 % zawartości siarki dzięki zastosowaniu LNG, nie ryzykując niezgodności z przepisami UE, tzn. dyrektywy 1999/32/UE zmienionej dyrektywą 2012/33/UE, art. 1 ust. 4.

4.5 EKES przyjąłby z zadowoleniem zamieszczenie we wniosku, np. w art. 3, wzmianki o potrzebie znalezienia stosownych rozwiązań zapewniających dostępność odpowiedniej infrastruktury na obszarach słabo zaludnionych, gdzie mogą wystąpić szczególne trudności z uzyskaniem finansowania po zakończeniu etapu rozruchu, bez odwołania się do pomocy publicznej.

4.6 Na zakończenie EKES zauważa, że chociaż LNG może być pozyskiwany z paliwa kopalnego lub z biopaliwa, z dokumentu roboczego (pkt 1, ostatni akapit) wynika, że jego rodzaj stosowany obecnie w transporcie morskim pochodzi ze źródeł kopalnych (choć o bardzo dobrej charakterystyce ekologicznej). EKES zakłada, że będą podejmowane starania, by promować wykorzystanie innych rodzajów LNG lub innych systemów napędu. Fakt, że rozwiązanie oparte na LNG może okazać się prowizoryczne, skłania do krytycznego spojrzenia na zauważalny we wniosku wysoki stopień zaangażowania na rzecz infrastruktury opartej na LNG.

Bruksela, 22 maja 2013 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Henri MALOSSE
