

**Opinia Komitetu Regionów: „Czysta energia dla transportu”**

(2013/C 280/12)

## KOMITET REGIONÓW

- Podkreśla, że propozycji zawartych w komunikacie Komisji nie można urzeczywistniać wyłącznie poprzez zmiany w systemie transportu, lecz także za pośrednictwem krajowej polityki energetycznej, ponieważ państwa członkowskie muszą zdecydować się na realizację długookresowej polityki inwestycyjnej na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.
- Ustalając terminy, w jakich należy zapewnić infrastrukturę lokalną, Komisja powinna uwzględnić nie tylko warunki geograficzne i klimatyczne w danym regionie, lecz także najnowsze osiągnięcia techniczne oraz wysiłki podejmowane w dziedzinie badań i rozwoju, a jednocześnie przestrzegać odpowiedniego harmonogramu prac, tak aby można było opracować i uzgodnić wspólny standard.
- Podkreśla, że przy podejmowaniu decyzji co do kierunku polityki należy mieć na względzie fakt, iż ceny paliw muszą pozostać na poziomie przystępnym dla obywateli, zwłaszcza że dochody gospodarstw domowych w wielu państwach członkowskich nieustannie maleją.
- Apeluje o zaangażowanie władz lokalnych i regionalnych w opracowywanie krajowych ram polityki transportowej oraz norm administracyjnych i prawnych, tak aby zapewnić należyte stosowanie tych ram i norm na szczeblu lokalnym z uwzględnieniem lokalnych warunków.
- Wzywa do uwzględnienia zrównoważonego koszyka energetycznego w ramach polityki krajowej, gdyż w żadnym wypadku nie wolno zastąpić jednej zależności (ropa naftowa z krajów trzecich) inną (gaz ziemny z krajów trzecich).
- Wzywa, by podstawą norm określanych w odniesieniu do infrastruktury były normy UE, które są ściśle zgodne z normami międzynarodowymi. Dzięki temu uniknie się konieczności ponownej zmiany norm.
- Jest zdania, że zmiana zachowania konsumentów ma istotne znaczenie dla samorządów lokalnych i regionalnych, które ze swojej strony, wykorzystując dostępne im możliwości, mogą wpływać na preferencje i wybory dokonywane przez konsumentów poprzez wprowadzanie, w interesie konsumentów, dodatkowych ulg w stosunku do ulg państwowych.
- Podkreśla, że zobowiązania dotyczące rozmieszczania infrastruktury podmiejskiej lub miejskiej powinny zostać zastąpione zobowiązaniami, które państwa członkowskie określą same dla siebie, w co należy włączyć też samorządy lokalne i regionalne.

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Sprawozdawca</b>       | Saima KALEV (EE/EA), radna gminy Jõgeva   |
| <b>Dokumenty źródłowe</b> | Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Czysta energia dla transportu: europejska strategia w zakresie paliw alternatywnych”<br><br>COM(2013) 17 final<br><br>Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozmieszczania infrastruktury paliw alternatywnych<br><br>COM(2013) 18 final |

## I. ZALECENIA POLITYCZNE

### KOMITET REGIONÓW

1. Przyjmuje z zadowoleniem propozycje zawarte w komunikacie Komisji „Czysta energia dla transportu”, traktując je jako szansę na realizację celów wyznaczonych w inicjatywie przewodniej „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” w ramach strategii „Europa 2020”<sup>(1)</sup> oraz w białej księdze w sprawie polityki transportowej<sup>(2)</sup>. Podkreśla jednak, że szansy tej nie można urzeczywistnić wyłącznie poprzez zmiany w systemie transportu, lecz także za pośrednictwem krajowej polityki energetycznej, ponieważ państwa członkowskie muszą zdecydować się na realizację długookresowej polityki inwestycyjnej na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

2. Podziela zdanie Komisji, zgodnie z którym kwestią decydującą, jeśli chodzi o wprowadzanie na rynek, jest możliwość zagwarantowania korzyści skali i rozpowszechnienia paliw alternatywnych w całej UE. Wymaga to jednolitej, stabilnej i całościowej strategii, jak również sprzyjających inwestycjom ram prawnych, których jak dotąd brakuje. Ustalając terminy, w jakich należy zapewnić infrastrukturę lokalną, Komisja musi uwzględnić nie tylko warunki geograficzne i klimatyczne w danym regionie, lecz także najnowsze osiągnięcia techniczne oraz wysiłki podejmowane w dziedzinie badań i rozwoju, a jednocześnie przestrzegać odpowiedniego harmonogramu prac, tak aby można było opracować i uzgodnić wspólny standard.

3. Uważa, że terminy wyznaczone przez Komisję w dyrektywie<sup>(3)</sup> są zbyt krótkie, ponieważ przyjęcie ram polityki krajowej oraz stosownych aktów administracyjnych i prawnych wymagać będzie współpracy z samorządami regionalnymi i lokalnymi oraz przeprowadzenia na poziomie krajowym dogłębnej analizy i debaty i opracowania wariantów finansowania.

4. Podkreśla, że przy podejmowaniu decyzji co do kierunku polityki należy mieć na względzie fakt, iż ceny paliw muszą

pozostać na poziomie przystępnym dla obywateli, zwłaszcza że dochody gospodarstw domowych w wielu państwach członkowskich nieustannie maleją. To samo dotyczy kosztów infrastruktury i paliw alternatywnych.

### *Znaczenie i rola szczebla lokalnego i regionalnego*

5. Stwierdza, że strategia w zakresie paliw alternatywnych służy realizacji celu polityki transportowej, przewidującego wprowadzenie paliw alternatywnych we wszystkich państwach członkowskich UE, co ma także znaczny wpływ na organizację i korzystanie z transportu na szczeblu lokalnym i regionalnym. W związku z tym wzmocnienie roli strategii lokalnych i regionalnych będzie miało decydujące znaczenie dla upowszechniania paliw alternatywnych w transporcie.

6. Dlatego w opracowywaniu krajowych ram polityki transportowej oraz norm administracyjnych i prawnych uczestniczyć powinny samorzady lokalne i regionalne, tak aby zapewnić należyte stosowanie tych ram i norm na szczeblu lokalnym z uwzględnieniem lokalnych warunków, dzięki czemu zgodnie z zamiarem Komisji obejmą one także politykę w zakresie paliw alternatywnych. Jednocześnie należy wykorzystać inicjatywy europejskie dotyczące miast, jak np. Porozumienie Burmistrzów, aby ukierunkować i wzmocnić zaangażowanie w plan działania w zakresie odnawialnych źródeł energii w kontekście lokalnych systemów wykorzystania paliw alternatywnych w transporcie.

7. Wyraża przekonanie, że jako organ przedstawicielski szczebla lokalnego i regionalnego Komitet powinien intensyfikować i wspierać konsultacje i wymianę doświadczeń w dziedzinie paliw alternatywnych, tak aby nasze miasta i regiony były czystsze i bardziej przyjazne dla środowiska. Komitet powinien także stymulować debatę na temat sposobów, jakimi władze lokalne i regionalne mogłyby wpływać na zachowanie obywateli i zachęcać ich do szerszego korzystania z pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

8. Podkreśla pogląd Komisji, zgodnie z którym energiczne działania Unii jako pioniera w dziedzinie innowacyjnych rozwiązań dotyczących paliw alternatywnych stworzą również nowe szanse na rynku dla przemysłu europejskiego, zapewnią

<sup>(1)</sup> COM(2011) 21 final.

<sup>(2)</sup> CdR 101/2011 fin.

<sup>(3)</sup> COM(2013) 18 final.

konkurencyjność UE na światowym rynku oraz umożliwią powstanie 700 tys. dodatkowych miejsc pracy<sup>(4)</sup>. Miejsca pracy powstaną w gminach i regionach, dlatego samorządy powinny mieć możliwość wyrażenia swojego zdania w procesie opracowywania odpowiedniej polityki krajowej.

9. Wyraża przekonanie, iż wsparcie dla roli władz lokalnych i regionalnych umożliwiłoby większą synergii i przyczyniłoby się do optymalizacji kosztów rozwoju infrastruktury. I tak na przykład dzięki szerszym kompetencjom decyzyjnym oraz transgranicznym formom współpracy można by korzystać z tej samej infrastruktury.

10. Przywołuje treść opinii Komitetu Regionów w sprawie białej księgi „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu”<sup>(5)</sup> oraz popiera wytyczony w białej księdze cel, by do 2030 r. o połowę zmniejszyć udział pojazdów z napędem tradycyjnym oraz by do 2050 r. całkowicie wyeliminować takie pojazdy z ruchu miejskiego, a także aby do 2030 r. osiągnąć logistykę w dużych ośrodkach miejskich, która byłaby zasadniczo wolna od emisji CO<sub>2</sub>.

#### **Zależność od energii z krajów trzecich**

11. Wzywa Komisję, by w swoim wniosku dotyczącym dyrektywy pokreśliła, że w kontekście realizacji jej nadrzędnego celu – zapewnienia niezależności od ropy naftowej – ramy polityki krajowej powinny obejmować zrównoważony koszyk energetyczny. W żadnym wypadku nie wolno zastąpić jednej zależności (ropa naftowa z krajów trzecich) inną (gaz ziemny z krajów trzecich). W propozycji zróżnicowania źródeł energii dla paliw alternatywnych należy uwzględnić różne surowce wymagane do produkcji takich paliw i dostępne w gminach i regionach.

#### **Finansowanie z dostępnych funduszy UE**

12. Obawia się, że w ramach stosowania przepisów wniosku dotyczącego dyrektywy wystąpić mogą trudności z finansowaniem, nawet jeśli podejmowane działania finansowane byłyby częściowo za pośrednictwem programu „Horyzont 2020”, TEN-T lub przez sektor prywatny. W przyszłości finansowanie środków polityki na rzecz czystego transportu na szczeblu lokalnym i regionalnym powinno być również możliwe ze środków polityki spójności. W planowaniu wydatków w nadchącym okresie finansowania należy uwzględnić potrzeby inwestycyjne zarówno na poziomie europejskim, jak i krajowym.

13. Z zaniepokojeniem odnosi się do kwestii finansowania transgranicznych aliansów, mając na względzie fakt, iż na posiedzeniu 8 lutego 2013 r. Rada Europejska osiągnęła porozumienie w sprawie przyszłych wieloletnich ram finansowych<sup>(6)</sup> określających priorytety budżetowe UE na lata 2014–2020, w których przewiduje się redukcję środków przeznaczonych na współpracę transgraniczną.

14. Należy dołożyć szczególnych starań, by polityka prowadzona przez poszczególne państwa członkowskie nie spowodowała „efektu granicy” z powodu nierówności regionalnych.

Dlatego Komitet zaleca przygotowanie minimalnych mechanizmów ograniczających skutki (np. ustanowienie priorytetowych korytarzy dla paliw alternatywnych w transporcie towarowym współfinansowanych z funduszy unijnych).

15. Przypomina, że zdaniem KR-u<sup>(7)</sup> także w lepiej rozwiniętych regionach mogą być potrzebne inwestycje w infrastrukturę w tych obszarach, w których świadczone są podstawowe usługi dla obywateli – w tym w dziedzinie środowiska i transportu, zwłaszcza w związku z zamiarami Komisji dotyczącymi wprowadzenia paliw alternatywnych do użytku w transporcie. Jeśli chodzi o możliwe finansowanie i wsparcie, istotnym partnerem w zakresie uruchamiania inwestycji jest Europejski Bank Inwestycyjny. Służy on wsparciem technicznym i finansuje inwestycje za pośrednictwem pożyczek EIP.

16. Podkreśla, że prognozy dotyczące niezbędnych potrzeb inwestycyjnych powinny być całościowe i realistyczne, a możliwości finansowania z różnych funduszy UE oraz w ramach celów tematycznych na lata 2014–2020 należy przedstawiać w sposób przejrzysty i spójny. Tak samo należy przedstawiać planowane związki z przyszłymi strategiami inteligentnej specjalizacji.

17. Apeluje o to, by infrastruktura umożliwiająca ładowanie i uzupełnianie paliwa była średnio- i długookresowo finansowana przez użytkowników. Subwencje publiczne należy traktować tylko jako pomoc na rozruch.

#### **Wspólne normy**

18. Podziela zdanie, że brak zharmonizowanego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych stanowi przeszkodę w osiągnięciu korzyści skali po stronie podaży oraz mobilności po stronie popytu. Aby przerwać to błędne koło, priorytetowym zadaniem stawianym przez Komisję musi być rozwój nowych sieci infrastruktury.

19. Przypomina, że Komitet przyjął już z zadowoleniem i poparł białą księgę „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”<sup>(8)</sup>, wraz z przedstawionym w niej planem działania. Zaproponowano w niej ustalenie stosownych norm emisji CO<sub>2</sub> dla wszystkich pojazdów wykorzystujących czyste paliwa, jak również opracowanie wytycznych i norm dotyczących infrastruktury uzupełniania paliwa dla ekologicznych pojazdów.

20. Zgadza się z Komisją, że potrzebne są jednolite normy techniczne, aby zapewnić penetrację rynku, wzrost gospodarczy i rozpowszechnienie paliw alternatywnych w Unii Europejskiej, i przypomina, że rozwiązania takie trzeba znaleźć szybko, ale wykazując zrozumienie dla potrzeb gospodarczych poszczególnych państw członkowskich. Komitet podkreśla, że Komisja, określając terminy rozbudowy infrastruktury, powinna zaplanować więcej czasu na opracowanie, przyjęcie i wdrożenie wspólnych norm niż przewidziano w dyrektywie.

<sup>(4)</sup> COM(2013) 17 final.

<sup>(5)</sup> CdR 101/2011 fin.

<sup>(6)</sup> CdR 2182/2012 fin.

<sup>(7)</sup> CdR 5/2012 fin.

<sup>(8)</sup> COM(2011) 144 final.

21. Wzywa, by podstawą norm określanych w odniesieniu do infrastruktury były normy UE, które są ściśle zgodne z normami międzynarodowymi. Dzięki temu uniknie się konieczności ponownej zmiany norm. Jest zdania, że zapisane w dyrektywie prawo Komisji do zmiany, w drodze aktów delegowanych, wymogów technicznych dotyczących punktów ładowania i punktów uzupełniania paliwa powoduje brak pewności dla inwestorów, przemysłu i konsumentów, jeśli chodzi o finansowanie długoterminowych inwestycji.

22. Zwraca uwagę na to, że normy dotyczące infrastruktury muszą być odpowiednie pod względem ekonomicznym i muszą dać się pogodzić z już dokonanymi inwestycjami i wprowadzonymi już na rynek pojazdami, uznając jednocześnie fakt, że korzyści skali w małych państwach członkowskich, regionach i gminach mogą nie przełożyć się na opłacalne wdrażanie szeregu paliw alternatywnych.

23. Zwraca uwagę na to, że ramy polityki muszą obejmować wymogi dotyczące informacji oraz środki polityczne i regulacyjne na rzecz prowadzenia badań naukowych oraz określania celów i zadań dotyczących współpracy z innymi państwami członkowskimi, aby zagwarantować międzynarodową jednolitość infrastruktury i swobodę przepływu osób i towarów w całej UE.

24. Popiera założenie, by przy zachowaniu zasady neutralności pod względem technologicznym uwzględnić w strategii wszystkie możliwe warianty, nie dając pierwszeństwa żadnemu konkretnemu paliwu, i by dla wszystkich tych wariantów dostępne były wspólne specyfikacje techniczne. Przypomina w związku z tym, że ważne jest opracowanie i wypełnianie skutecznych kryteriów dotyczących zrównoważonego charakteru biopaliw. Ponadto trzeba zapewnić dostępność na rynku biopaliw drugiej generacji, aby nie zakłócić naturalnej równowagi środowiska, dostępności żywności, gospodarki rynkowej czy równowagi społecznej, co KR podkreślił już w swych wcześniejszych wypowiedziach i opiniach<sup>(9)</sup>.

25. Jest zdania, że wymogi dotyczące żeglugi morskiej powinny być zgodne z zasadami IMO.

### **Zaangażowanie sektora prywatnego**

26. Podkreśla, że pilnie potrzebny jest udział sektora prywatnego w finansowaniu infrastruktury, ponieważ przedsiębiorstwa należą do grupy podmiotów, które mogą odnieść największe korzyści w związku z omawianym wnioskiem dotyczącym dyrektywy. Tworzą się dla nich bowiem perspektywy produkcji i sprzedaży nowych produktów, a przy tym przedsiębiorstwa tworzą i wykorzystują nową infrastrukturę dla paliw alternatywnych.

27. Przypomina, że podczas wdrażania propozycji Komisji trzeba zwrócić uwagę na to, by w jak najmniejszym stopniu

ograniczać wolny rynek i konkurencję. Trzeba stworzyć zachęty dla przedsiębiorstw prywatnych i wyeliminować istniejące obecnie ryzyko i obawy.

28. Aby usunąć przeszkody i ograniczyć koszty, zaleca się osiągnięcie porozumień pomiędzy podmiotami publicznymi a operatorami stacji paliwowych, by upowszechnić stosowanie paliw alternatywnych. W ten sposób istniejąca infrastruktura dystrybucji wykorzystana zostanie na potrzeby wielu źródeł energii i można będzie uniknąć jej powielania.

### **Wymierne wyniki**

29. Przyjmuje z zadowoleniem zamiar Komisji regulowania decyzji politycznych poszczególnych państw, ale z uwagi na fakt, że celem wniosku dotyczącego dyrektywy jest przede wszystkim ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zmniejszenie zależności od ropy naftowej, państwa członkowskie nie tylko wskaźniki powiązane z infrastrukturą dla paliw alternatywnych, ale także oczekiwane rezultaty – zarówno jeśli chodzi o ograniczenie emisji, jak i zmniejszenie zależności od ropy naftowej i wprowadzenie paliw alternatywnych. Wyniki te powinny być przedstawiane w skali odpowiednich lokalnych i regionalnych jednostek terytorialnych, aby odzwierciedlać ewentualną asymetrię wewnętrzną w każdym państwie członkowskim.

30. Jest zdania, że pomiar wyników musi być oparty na porównywalnych wskaźnikach i w jak najszerszym sensie – nie tylko w odniesieniu do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> – obrazować efektywność i zrównoważony charakter produkcji i zużycia energii (cykl życia lub okres żywotności paliwa).

### **Zanieczyszczenia powodowane przez produkcję paliw**

31. Wzywa Komisję, by we wniosku dotyczącym dyrektywy podkreśliła, że dążąc do realizacji głównego celu, jakim jest obniżenie emisji gazów cieplarnianych, trzeba określić, które źródła energii najlepiej jest wykorzystywać. Powinno to pozwolić uniknąć sytuacji, w której ograniczenie emisji związanych z transportem zostanie osiągnięte kosztem zwiększenia emisji gazów cieplarnianych związanych z produkcją energii elektrycznej czy kosztem innego rodzaju zanieczyszczenia środowiska.

32. Popiera przestrzeganie zasady neutralności pod względem technologicznym. Choć w strategii trzeba zająć się wszystkimi paliwami alternatywnymi, trzeba też postrzegać jako kluczowe czynniki kwestie takie jak efektywność energetyczna, przyjazność dla środowiska (odnawialne źródła energii), niezależność gospodarcza (polityczna), bezpieczeństwo dostaw i aspekty społeczne.

### **Obszary wiejskie i słabo zaludnione**

33. Podkreśla, że przestawienie się z paliw opartych na ropie naftowej na paliwa alternatywne jest istotne także dla obszarów wiejskich, a być może jest tam nawet jeszcze ważniejsze ze względu na niską gęstość zaludnienia. W związku z tym

<sup>(9)</sup> CdR 160/2008 fin.



państwa członkowskie podczas planowania polityki krajowej muszą uwzględnić także obszary wiejskie. Trzeba opracować strategię, które zagwarantują istnienie niezbędnej infrastruktury, aby mogło się powieść zarówno przejście na paliwa alternatywne, jak i wykorzystanie zasobów lokalnych mogących dostarczyć tych paliw. Obszary słabo zaludnione mogą stykać się z takimi samymi problemami jak obszary wiejskie i trzeba zwrócić na nie szczególną uwagę.

### **Transport miejski**

34. Podkreśla, że przejście do bardziej zrównoważonej polityki transportowej jest podstawowym elementem transportu w miastach <sup>(10)</sup>, na co Komitet zwracał już uwagę we wcześniejszych opiniach.

35. Zwraca uwagę, by w miastach i konurbacjach użytkowanie pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym nie dokonywało się kosztem transportu publicznego. Celem nie powinno być tworzenie dodatkowego transportu indywidualnego, lecz zwiększenie oferty związanej z przejściem na bardziej ekologiczne sposoby przemieszczania się, zwłaszcza jako uzupełnienie transportu publicznego.

36. Proponuje, że KR mógłby nasilić i wspierać konsultacje i wymianę poglądów na temat wykorzystywania paliw alternatywnych w transporcie miejskim jako wkład w powstanie miast czystszych i bardziej przyjaznych dla środowiska.

37. Przypomina, że opowiedział się już za opracowaniem planów mobilności w miastach, które w przyszłości mogłyby być wspierane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) <sup>(11)</sup>.

38. Zwraca uwagę, że europejska strategia na rzecz paliw alternatywnych stwarza wielką szansę, by wzmocnić zarówno transport rowerowy, jak i publiczny lokalny przewóz osób. Dlatego strategię na rzecz elektromobilności powinny wyraźnie obejmować także transport rowerowy i publiczny.

39. Jest przekonany, że istnieją ogromne możliwości zastosowania w najbliższym czasie pojazdów hybrydowych, a przede wszystkim samochodów elektrycznych, w miastach, a także pojazdów napędzanych za pomocą systemów wykorzystujących technologie na bazie wodoru. Zatem miasta powinny też mieć prawo samodzielnego regulowania wykorzystywania tych pojazdów poprzez przyjmowanie własnych środków i zachęt (takich jak zielona fala, prawo wjazdu na pas jezdni przeznaczony dla lokalnego transportu publicznego, niższe opłaty za parkowanie itp.). Miasta powinny przy tym wymieniać się sprawdzonymi rozwiązaniami, aby osiągnąć lepszą jakość życia w miastach i dzięki temu zachęcać konsumentów do powszechniejszego korzystania z pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

40. Oczekuje, że większe wykorzystanie pojazdów napędzanych alternatywnymi paliwami doprowadzi także do zwiększenia produkcji takich samochodów i do powstania miejsc pracy w tym sektorze. W tym kontekście odsyła także do swej opinii „Cars 2020”.

41. Przyjmuje z zadowoleniem fakt, że na szczelbu europejskim kontynuuje się rozwój inteligentnych systemów transportowych (ITS) i technologii i że wykorzystywane są one na poziomie lokalnym w celu osiągnięcia synergii różnych systemów w całej UE, zapobiegania powstawaniu luk oraz zapewnienia rozmieszczenia systemów na całym terytorium, także jeśli chodzi o wykorzystywanie paliw alternatywnych.

### **Zmiana zachowania konsumentów**

42. Zauważa, że w odniesieniu do wykorzystywania alternatywnych paliw w UE należy założyć, że musi nastąpić zmiana zachowania konsumentów, których trzeba zachęcać do korzystania z pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi. W tym celu konieczne jest przeprowadzenie kampanii uświadamiających i wyjaśniających konsumentom zmiany i ich możliwe skutki.

43. Jest zdania, że zmiana zachowania konsumentów ma istotne znaczenie dla samorządów lokalnych i regionalnych, które ze swojej strony, wykorzystując dostępne im możliwości, mogą wpływać na preferencje i wybory dokonywane przez konsumentów poprzez wprowadzanie dodatkowych ulg w stosunku do ulg państwowych (dla konsumentów) ulg w przypadku decydowania się na środki transportu zgodne z zasadami rozwoju zrównoważonego. Konsument musi móc w konkretny sposób odczuć, jakie korzyści przynoszą mu zmiany.

### **Energooszczędne silniki**

44. Zauważa, że z niektórych badań <sup>(12)</sup> wynika, iż wykorzystywanie energooszczędnych silników w połączeniu z silnikami hybrydowymi może przyczynić się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Komitet docenia ambitne i zasadnicze starania podejmowane przez Komisję w celu wywołania zmian i wspierania stosowania nowych rodzajów paliw. Niemniej jednak warte rozważenia mogłoby być wykorzystywanie wspomnianych silników w okresie przejściowym.

45. Podziela zdanie, że nieustanna poprawa efektywności energetycznej pojazdów wraz ze stosowaniem paliw alternatywnych musi odgrywać istotną rolę w gwarantowaniu efektywności ekonomicznej całego spektrum strategii politycznych dotyczących paliw alternatywnych oraz w zapobieganiu emisjom CO<sub>2</sub>.

<sup>(10)</sup> CdR 650/2012 fin.

<sup>(11)</sup> CdR 5/2012 fin.

<sup>(12)</sup> Instytut Badań Strukturalnych w Warszawie opublikował w styczniu 2013 r. własne badania dotyczące tego zagadnienia.

### **Możliwość wspierania wykorzystywania paliw alternatywnych przez producentów/konsumentów**

46. Podkreśla, że przy braku jednego ogólnie akceptowanego rozwiązania powinno się dopuścić różnorodne drogi rozwoju wykorzystywania paliw alternatywnych. Na przykład udział konsumentów w sieci energetycznej (w produkcji, magazynowaniu i zużyciu energii) mógłby stanowić (prawną) możliwość mogącą pomóc z jednej strony zaspokoić rosnące zapotrzebowanie na energię, a z drugiej strony poradzić sobie z przejściem od paliw zawierających związki węgla do odnawialnych źródeł energii.

### **Nauka i badania**

47. Docenia fakt, że Komisja przed przedłożeniem omawianego aktu prawnego ściśle współpracowała z przedsiębiorstwami, władzami i przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego, oraz fakt, że UE od dawna już inwestuje w działania badawczo-rozwojowe w dziedzinie paliw alternatywnych. Zdaniem Komitetu konsultacje te trzeba jednak kontynuować i trzeba nadal inwestować w badania, ponieważ istnieje wiele kwestii, które trzeba rozwiązać w sposób jaśniejszy, lepszy i szybszy, by móc osiągnąć wytyczone cele.

48. Podkreśla, że już wcześniej w jednej z opinii dotyczących odnawialnych źródeł energii<sup>(13)</sup> zwrócił uwagę na to, że finansowanie działań badawczo-rozwojowych ma ogromne znaczenie dla stymulowania innowacji i rozwoju technologicz-

nego. Także w dziedzinie czystej energii i transportu szczególnie ważne jest opracowywanie nowych materiałów służących do produkcji i magazynowania energii.

### **Pomocniczość i proporcjonalność**

49. Podziela zdanie, że nowe technologie – którymi są też technologie czystego transportu – są kapitałochłonne. Dlatego też działania na poziomie UE muszą mieć na celu rozbudowę minimalnej infrastruktury i zapobieganie fragmentacji rynku. W związku z tym przedłożony przez Komisję projekt pakietu dotyczącego czystej energii zawierający ogólnounijne, wspólne specyfikacje techniczne i wymogi minimalne co do infrastruktury, które mają zapewnić istnienie gospodarki obiegowej dla paliw alternatywnych w całej UE, jest zgodny z zasadami pomocniczości i proporcjonalności.

50. Podkreśla, że zobowiązania dotyczące rozmieszczania infrastruktury (liczby punktów ładowania i uzupełniania paliwa) w odniesieniu do infrastruktury podmiejskiej lub miejskiej powinny zostać zastąpione zobowiązaniami, które państwa członkowskie określą same dla siebie, w co należy włączyć też samorządy lokalne i regionalne. Obecnie bowiem nie da się rozpoznać wyraźnych tendencji rozwoju paliw alternatywnych, nie widać oznak zmiany zachowania konsumentów ani nie wyłaniają się możliwości finansowania rozwoju infrastruktury.

## **II. ZALECANE POPRAWKI**

### **Poprawka 1**

#### Motyw 10

| Tekst proponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u  |
|--|--|
| <p>Brak zharmonizowanego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w całej Unii stanowi przeszkodę w osiągnięciu korzyści skali po stronie podaży oraz ogólnounijnej mobilności po stronie popytu. Istnieje potrzeba zbudowania nowych sieci infrastruktury, w szczególności dla energii elektrycznej, wodoru i gazu ziemnego (LNG i CNG).</p> | <p>Brak zharmonizowanego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w całej Unii stanowi przeszkodę w osiągnięciu korzyści skali po stronie podaży oraz ogólnounijnej mobilności po stronie popytu. Istnieje potrzeba zbudowania nowych sieci infrastruktury, w szczególności dla energii elektrycznej, wodoru i gazu ziemnego (LNG i CNG), <u>z uwzględnieniem stanu rozwoju technologii, oddziaływania na środowisko i kosztów.</u></p> |

### **Uzasadnienie**

Środki wymienione we wniosku przyczyniają się do realizacji celów w zakresie ochrony środowiska dotyczących ograniczenia powodowanych przez transport emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń, co stanowi dla całej UE poważne wyzwanie i prawdziwy problem. Jednocześnie niektóre technologie oparte na paliwach alternatywnych znajdują się jeszcze w fazie rozwoju lub na końcowym jego etapie, dlatego koszty z nimi związane są wysokie.

<sup>(13)</sup> CdR 2182/2012 fin.

**Poprawka 2**

Artykuł 3 ust. 1

**Ramy polityki krajowej**

| Tekst proponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u  |
|--|--|
| <p>Każde państwo członkowskie przyjmuje ramy polityki krajowej dotyczące rozwoju rynku paliw alternatywnych i infrastruktury tych paliw, obejmujące informacje wymienione w załączniku I i zawierające przynajmniej następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ocenę stanu i przyszłości rozwoju paliw alternatywnych;</li> <li>— ocenę transgranicznej ciągłości pokrycia infrastrukturą przeznaczoną dla paliw alternatywnych;</li> <li>— ramy regulacyjne mające na celu wsparcie rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych;</li> <li>— środki z zakresu polityki mające na celu wsparcie wdrożenia ram polityki krajowej;</li> <li>— środki wsparcia dla rozmieszczania i produkcji;</li> <li>— wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i demonstracji;</li> <li>— cele dotyczące rozpowszechnienia paliw alternatywnych;</li> <li>— spodziewaną do 2020 r. liczbę pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi;</li> <li>— ocenę potrzeby punktów uzupełniania LNG w portach leżących poza siecią bazową TEN-T, ważnych dla statków niezaangażowanych w działalność transportową, w szczególności statków rybackich;</li> <li>— w stosownych przypadkach umowy o współpracy zawarte z innymi państwami członkowskimi, zgodnie z ust. 2.</li> </ul> | <p>Każde państwo członkowskie przyjmuje ramy polityki krajowej dotyczące rozwoju rynku paliw alternatywnych i infrastruktury tych paliw, obejmujące informacje wymienione w załączniku I i zawierające przynajmniej następujące elementy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— ocenę stanu i przyszłości rozwoju paliw alternatywnych;</li> <li>— ocenę transgranicznej ciągłości pokrycia infrastrukturą przeznaczoną dla paliw alternatywnych;</li> <li>— ramy regulacyjne mające na celu wsparcie rozbudowy infrastruktury paliw alternatywnych;</li> <li>— środki z zakresu polityki mające na celu wsparcie wdrożenia ram polityki krajowej;</li> <li>— środki wsparcia dla rozmieszczania i produkcji;</li> <li>— wsparcie badań naukowych, rozwoju technologicznego i demonstracji;</li> <li>— cele dotyczące rozpowszechnienia paliw alternatywnych;</li> <li>— spodziewaną do 2020 r. liczbę pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi;</li> <li>— ocenę potrzeby punktów uzupełniania LNG w portach leżących poza siecią bazową TEN-T, ważnych dla statków niezaangażowanych w działalność transportową, w szczególności statków rybackich;</li> <li>— w stosownych przypadkach umowy o współpracy zawarte z innymi państwami członkowskimi, zgodnie z ust. 2;</li> <li>— <u>oczekiwane rezultaty ograniczenia emisji i zmniejszenia zależności od ropy naftowej oraz skutki wykorzystania paliw alternatywnych.</u></li> </ul> |

**Uzasadnienie**

**Dodane tiret:** pomiar wyników musi być oparty na porównywalnych wskaźnikach i w jak najszerszym sensie – nie tylko w odniesieniu do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> – obrazować efektywność i zrównoważony charakter produkcji i zużycia energii (cykl życia lub okres żywotności paliwa).

**Poprawka 3**

Artykuł 3 ust. 5

**Ramy polityki krajowej**

| Tekst proponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u  |
|--|--|
| <p>Państwa członkowskie notyfikują ramy polityki krajowej Komisji [w terminie 18 miesięcy od dnia wejścia niniejszej dyrektywy w życie].</p> | <p>Państwa członkowskie notyfikują ramy polityki krajowej Komisji [w terminie <del>18</del> 24 miesięcy od dnia wejścia niniejszej dyrektywy w życie].</p> |

**Uzasadnienie**

Chodzi tu o planowanie długoterminowych inwestycji, co wymaga opracowania trwałego mechanizmu finansowania, dlatego konieczna jest dogłębna analiza na szczeblu krajowym, włączenie zainteresowanych stron oraz uzgodnienia administracyjne.

**Poprawka 4**

Artykuł 3 ust. 7

**Ramy polityki krajowej**

| Tekst proponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u  |
|--|--|
| Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 8 w celu zmiany wykazu elementów zawartego w ust. 1 oraz informacji określonych w załączniku I. | Komisja jest uprawniona do przyjęcia <u>zgodnie z art. 8 aktów delegowanych</u> <del>zgodnie z art. 8</del> <u>obejmujących wykaz elementów zawarty w ust. 1 w celu zmiany wykazu elementów zawartego w ust. 1 oraz informacji określonych w załączniku I.</u> |

**Uzasadnienie**

W dyrektywie przyznaje się Komisji prawo do zmiany – w drodze aktów delegowanych – wymogów technicznych, w tym także norm, dotyczących punktów ładowania i punktów uzupełniania paliwa. Stoi to w sprzeczności z ogólnym założeniem dyrektywy, by zagwarantować długoterminową pewność sytuacji podmiotom inwestującym w infrastrukturę, a także branży i konsumentom. W tym przypadku Parlament Europejski, Rada i państwa członkowskie tracą kontrolę nad wspólnymi normami, co pociąga za sobą utratę bezpieczeństwa inwestycji.

**Poprawka 5**

Artykuł 4 ust. 1

**Zaopatrzenie transportu w energię elektryczną**

| Tekst proponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u  |
|--|--|
| Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. minimalnej liczby punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych, odpowiadającej przynajmniej liczbie podanej w tabeli w załączniku II. | Państwa członkowskie zapewniają wprowadzenie najpóźniej do dnia 31 grudnia 2020 r. minimalnej liczby punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych, <u>jaka uzgodniona zostanie na szczeblu krajowym z uwzględnieniem warunków na różnych obszarach państw członkowskich, odpowiadającej przynajmniej liczbie podanej w tabeli w załączniku II.</u> |

**Uzasadnienie**

Zamiast narzucać w dyrektywie obowiązkową liczbę punktów ładowania i punktów uzupełniania paliwa, można pozostawić państwom członkowskim swobodę określenia odpowiednich celów w krajowych ramach polityki. Sprzyjałoby to uwzględnieniu specyfiki każdego państwa członkowskiego, np. jeśli chodzi o możliwości finansowania, stan rozwoju technologii i preferencje konsumentów.

**Poprawka 6**

Artykuł 4 ust. 6

**Zaopatrzenie transportu w energię elektryczną**

| Tekst proponowany przez Komisję   | Poprawka KR-u  |
|---|--|
| Wszystkie ogólnie dostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów elektrycznych wyposażone są w inteligentne systemy pomiarowe zgodne z definicją zawartą w art. 2 pkt 28 dyrektywy 2012/27/UE i spełniają wymagania określone w art. 9 ust. 2 te same dyrektywy. | Wszystkie ogólnie dostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów elektrycznych <del>wyposażone są w inteligentne systemy pomiarowe zgodne</del> <u>przygotowane są do instalacji inteligentnych systemów pomiarowych zgodnych z definicją zawartą w art. 2 pkt 28 dyrektywy 2012/27/UE i spełniają wymagania określone w art. 9 ust. 2 te same dyrektywy.</u> |



**Poprawka 7**

Artykuł 11 ust. 1

**Transpozycja**

| Tekst proponowany przez Komisję  | Poprawka KR-u   |
|--|---|
| Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [18 miesięcy od daty wejścia niniejszej dyrektywy w życie] r. Państwa członkowskie niezwłocznie informują o tym Komisję. | Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [ <del>18 miesięcy</del> <u>trzy lata</u> od daty wejścia niniejszej dyrektywy w życie] r. Państwa członkowskie niezwłocznie informują o tym Komisję. |

**Uzasadnienie**

Trzy lata to rozsądny termin na transpozycję odpowiedniej dyrektywy do prawa krajowego. Należy mieć na uwadze, że po przyjęciu dyrektywy trzeba zatwierdzić w każdym państwie członkowskim krajowe ramy strategiczne.

Bruksela, 4 lipca 2013 r.

Przewodniczący  
Komitetu Regionów  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO

---