

Bruksela, 17 lipca 2023 r.
(OR. en, pl)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0223(COD)

11793/23
ADD 1

CODEC 1358
TRANS 309
CLIMA 352
ECOFIN 769
AVIATION 137
MAR 97
ENV 844
ENER 443
IND 388
COMPET 757

NOTA DO PUNKTU I/A

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Projekt ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę 2014/94/UE (pierwsze czytanie) – Przyjęcie aktu ustawodawczego = Oświadczenia

Oświadczenie Łotwy

Łotwa w pełni popiera cel wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę 2014/94/UE, jakim jest rozwój ogólnounijnej sieci ładowania i tankowania. Przedmiotowy wniosek jest ważnym krokiem w stronę dekarbonizacji sektora transportu i osiągnięcia neutralności klimatycznej. Łotwa ma jednak zastrzeżenia dotyczące dwóch istotnych elementów wniosku – celów pośrednich i wymaganych mocy wyjściowych – a także ma poważne wątpliwości co do możliwości osiągnięcia celów w sposób opłacalny z ekonomicznego punktu widzenia.

Jeżeli chodzi o wymagane moce wyjściowe, zwłaszcza w przypadku stref ładowania pojazdów ciężkich, w celu umożliwienia zasilania takich stref ładowania konieczne jest wzmocnienie krajowej sieci dystrybucji energii elektrycznej. Sieć na Łotwie na większości obszarów nie posiada obecnie przepustowości na wszystkich poziomach napięcia. Wiąże się to bezpośrednio z możliwością przestrzegania ustalonych terminów realizacji celów pośrednich. Ponieważ budowa stref ładowania może być zapewniona jedynie w przypadku wzmocnienia sieci, przewidywane cele pośrednie są zbyt ambitne.

W związku z tym, mimo że Łotwa nadal popiera ogólne cele wniosku i jego wkład w dążenie do zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, wstrzymuje się od głosu w sprawie przedmiotowego wniosku.

Oświadczenie Polski

Rzeczpospolita Polska nie popiera finalnej propozycji rozporządzenia AFIR, wypracowanej w ramach rozmów trójstronnych.

Ambitne cele dotyczące terminów, mocy, a także procentowego pokrycia sieci TEN-T i odległości pomiędzy strefami ładowania, ustalone w podejściu ogólnym, przyjętym dnia 2 czerwca 2022 r. w opinii Rzeczypospolitej Polskiej, ale też innych krajów, stanowią wyzwanie, na które zgodziliśmy się w duchu kompromisu.

Sprostanie wymaganiom projektu AFIR w szczególności w kontekście infrastruktury ładowania dla drogowego transportu ciężkiego wiąże się z ogromnymi inwestycjami i nakładami finansowymi w rozwój sieci elektroenergetycznej, w szczególności sieci dystrybucyjnej, a w niektórych przypadkach także i sieci przesyłowej.

Nawet niewielkie zwiększenie poziomu ambicji dla infrastruktury ładowania dla pojazdów przekłada się na niewspółmiernie większe koszty, które kraje takie jak Rzeczpospolita Polska muszą ponieść w krótkiej perspektywie czasu. Zwiększenie procentowego pokrycia sieci TEN-T infrastrukturą ładowania o 10% w 2027 roku w przypadku dużych terytorialnie krajów przekłada się na setki kilometrów dróg, na których trzeba wybudować infrastrukturę ładowania.

Rozporządzenie AFIR powinno zakładać zapewnienie podstawowej, minimalnej sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych w korytarzach TEN-T, a dalszy rozwój ich mocy i liczby powinien być regulowany przez rynek. Rozwarstwienie dochodowe w poszczególnych krajach UE nadal istnieje i w mniej zamożnych krajach elektromobilność rozwija się wolniej niż w krajach o PKB per capita powyżej średniej UE. Ustalanie dla całego terytorium UE wspólnych celów powyżej tych uzgodnionych przez Radę jest nieuzasadnione. Istotna jest też elastyczność dla państw korzystających ze środków Funduszu Spójności, gdzie przez wiele następnych lat będzie jeszcze budowana infrastruktura spełniająca wymogi TEN-T, tak aby uniknąć niepotrzebnych kosztów utraconych.

Polska przypomina o swoim negatywnym stanowisku wobec całego pakietu „Fit for 55” ustalającego nierealne cele i ambicje oraz znacznie wpływającego na miks energetyczny państw członkowskich. W opinii Polski pakiet w znacznej większości jest procedowany w oparciu o błędną podstawę prawną, co tworzy niebezpieczny precedens.
