



Briselē, 2021. gada 19. novembrī
(OR. en)

13896/21

Starpiestāžu lieta:
2021/0223(COD)

TRANS 673
CLIMA 373
ECOFIN 1090
AVIATION 282
MAR 212
ENV 875
ENER 494
CODEC 1473
IND 347
COMPET 818

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja/Padome
Iepr. dok. Nr.:	ST 12495/21 + REV1
K-jas dok. Nr.:	COM(2021) 559 final
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES - progresu ziņojums / politikas debates

TTE padomes (Transports) 2021. gada 9. decembra sanāsmē prezidentvalsts ir paredzējusi iekļaut progresu ziņojumu un politikas debates par minēto priekšlikumu. Lai informētu ministrus par līdz šim panākto progresu un dotu ievirzi diskusijai par turpmākajiem pasākumiem, prezidentvalsts ir sagatavojusi progresu ziņojumu (I pielikums) un jautājumus politikas debatēm (II pielikums).

Pastāvīgo pārstāvju komiteja/Padome tiek aicināta pieņemt zināšanai I pielikumā izklāstīto progresu ziņojumu. Padome tiek aicināta pievērsties II pielikumā izklāstītajiem jautājumiem.

I. IEVADS

Komisija 2021. gada 14. jūlijā iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu Regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (*AFIR*), kas ir daļa no paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ¹, kuras mērķis ir panākt, ka ES politika klimata, enerģētikas, zemes izmantojuma, transporta un nodokļu jomā spēj sasniegt ES mērķi līdz 2030. gadam panākt neto iekšzemes samazinājumu siltumnīcefekta gāzu emisijām vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni.

Paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" mērķis ir panākt atbilstību mērķrādītājiem, par kuriem panākta vienošanās Eiropas Klimata aktā ², lai pašos pamatos pārveidotu ekonomiku un sabiedrību, nodrošinot taisnīgāku, zaļāku un pārtikušāku nākotni. Nākamajā desmitgadē samazināt emisijas ir būtiski, lai Eiropa līdz 2050. gadam kļūtu par pasaulē pirmo klimatneitrālo kontinentu un lai Eiropas zaļais kurss kļūtu par realitāti.

Lai sasniegtu mērķi pavērt ES ceļu uz to, lai līdz 2050. gadam sasniegtu klimatneitralitāti, transporta nozarē emisijas būtu jāsamazina aptuveni par 90 %. Iepriekš minētajam priekšlikumam būtu izšķiroša nozīme šajā pārveidē, jo tā galvenais mērķis ir atbalstīt publiski pieejamas alternatīvu degvielu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanu autotransporta, aviācijas un ūdensceļu nozarē visā Savienībā.

Šā priekšlikuma mērķis ir trejāds:

- (i) nodrošināt pietiekamu infrastruktūras tīklu autotransporta līdzekļu vai kuģu uzlādei vai uzpildei ar alternatīvām degvielām;
- (ii) sniegt alternatīvas ar fosilām degvielām darbināmu iebūvēto motoru izmantošanai kuģiem, kas atrodas pie piestātnēm, vai stāvošiem gaisa kuģiem, un
- (iii) nodrošināt infrastruktūras pilnīgu sadarbību un lietošanas ērtumu.

¹ Paketē ir divpadsmit Komisijas priekšlikumi enerģētikas, vides, nodokļu, tirdzniecības un transporta jomā; līdz gada beigām vēl tiek gaidīti papildu priekšlikumi enerģētikas politikas jomā. Trīs tiesību aktu priekšlikumi ir tieši saistīti ar transporta politiku: iepriekš minētais priekšlikums, *ReFuel Aviation* un *FuelEU Maritime*.

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021.)

Minētais priekšlikums ir savstarpēji saistīts ar citiem paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" priekšlikumiem. Jo īpaši, šis priekšlikums ir cieši saistīts ar priekšlikumu par regulas par CO2 emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem un vieglajiem kravas automobiļiem pārskatīšanu un priekšlikumu par regulas par CO2 emisijas standartiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem pārskatīšanu, kas paredzēts 2022. gadā. Uzlādes parku un uzpildes staciju izvietojuma temps, kā arī to sadarbība un lietošanas ērtums ietekmēs bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu. Vienlaikus *AFIR* priekšlikums ir saistīts ar *FuelEU maritime*, un tas ir būtisks arī emisiju samazināšanai aviācijā. Turklāt priekšlikumā alternatīvās degvielas ir definētas saskaņā ar noteikumiem priekšlikumā par Atjaunojamo energoresursu direktīvas pārskatīšanu.

II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

Eiropas Parlaments ir izraudzījies Transporta un tūrisma komiteju (TRAN) par komiteju, kas ir atbildīga par šo priekšlikumu, un *Ismail Ertug* kungu (DE, S&D) – par referentu.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja un Reģionu komiteja vēl nav pieņēmušas atzinumu par priekšlikumu.

III. DARBS PADOMĒ UN TĀS DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

Slovēnijas prezidentūras laikā minētais priekšlikums ir skatīts ievērojamā skaitā sanāksmju Intermodālo pārvadājumu jautājumu un tīklu darba grupas līmenī. Līdz šim četrpadsmit sanāksmes ir bijušas pilnībā vai daļēji veltītas priekšlikuma ietekmes novērtējuma izskatīšanai, priekšlikuma izskatīšanai pantu pa pantam un prezidentvalsts sagatavotā konsolidētā kompromisa teksta³ izskatīšanai un apspriešanai.

Turklāt *AFIR* priekšlikumam pievērsās plašākā viedokļu apmaiņā par trim paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" ar transportu saistītajiem dosjē, kura notika Pastāvīgo pārstāvju komitejas sanāksmē 2021. gada 12. novembrī.

Alternatīvo degvielu infrastruktūras tematam pievērsās arī neformālajā ministru sanāksmē Slovēnijā 2021. gada septembrī.

³ ST 12495/21

Prezidentvalsts Slovēnija arī sagatavoja ziņojumu (ST 13977/21), kura nolūks ir vispārēji informēt par pašreizējo stāvokli un sniegt pārskatu par paveikto ne vien saistībā ar šo priekšlikumu, bet arī ar paketi "Gatavi mērķrādītājam 55 %" kopumā. Ziņojumā uzsvars likts uz tās horizontālajiem aspektiem, piemēram, savstarpējām saiknēm starp priekšlikumiem, un galvenajiem aspektiem, kas līdz šim izvirzīti diskusijās. Šis ziņojums kā informatīvs dokuments ir izplatīts visiem Padomes sastāviem, kuri ir atbildīgi par dažādajiem paketes priekšlikumiem.

IV. GALVENIE POLITISKIE JAUTĀJUMI UN PAVEIKTAIS

Diskusijas ir apliecinājušas plašu atbalstu priekšlikuma mērķiem un principiālajai pieejai. Tomēr tās ir arī parādījušas, ka priekšlikums ir sarežģīts tehnisko aspektu un dažādu politisko viedokļu dēļ. Tas ir sarežģīts arī tādēļ, ka daži aspekti ir atkarīgi no turpmākām norisēm, kuras ne vienmēr var viegli pilnībā paredzēt, piemēram, pilsētas mezglu definīcija gaidāmajā *TEN-T* regulas pārskatīšanā. Tādēļ ir vajadzīgs vairāk laika tā pienācīgai izskatīšanai.

Priekšlikuma izskatīšana ir parādījusi, ka ir svarīgi panākt, lai lietotāji varētu būt pārliecināti par pietiekamas alternatīvo degvielu infrastruktūras kapacitāti un pieejamību, pirms viņi izlemj iegādāties un lietot alternatīvi darbinātus transportlīdzekļus vai kuģus. Ir jāpaātrina uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešana, lai panāktu atbilstību gaidāmajam šādu transportlīdzekļu un kuģu pārdošanas tempam, citādi minētos transportlīdzekļus un kuģus nevarēs pārdot un to ieviešana aizkavēsies. Tikpat svarīgi ir nodrošināt tīras alternatīvas ar fosilo degvielu darbinātiem kuģiem, kas atrodas pie piestātnēm, un komerciāli izmantotiem gaisa kuģiem, kas stāv pie izejas uz gaisa kuģi vai lidostu gaisa kuģa stāvvietās.

Izskatīšana arī parādīja, ka ir vajadzīgs vairāk laika, lai pilnībā izanalizētu priekšlikuma detaļas, balstoties uz visiem palīgprātījumiem, kas vēl nav publiski pieejami. Turklāt ir vēl jāstrādā pie tehnisko prasību precizēšanas un labāka ieskata gūšanas par turpmāku standartu izstrādi, jo īpaši, lai labāk izprastu turpmākas norises autotransporta līdzekļu tirgus lielas noslodzes transportlīdzekļu segmentā.

Ir apspriestas dažādas iespējas attiecībā uz *ad-hoc* maksājumiem un viesabonēšanu. *Ad hoc* maksājums tiek uzskatīts par svarīgu funkciju, kam vajadzētu būt pieejamai uzlādes punktos un kas varētu papildināt līgumiskus maksājumus par uzlādi vai uzpildi publiski pieejamā infrastruktūrā.

Dalībvalstis izprot, cik svarīgi ir pārraudzīt gan pašreizējo, gan nākotnes tehnoloģiju attīstību. Tas būs svarīgi arī, lemjot, kad un kā būtu jāatjaunina tiesību akti, lai ņemtu vērā tirgus norises un tehnoloģisko inovāciju. Tomēr būs svarīgi rast līdzsvaru starp šādu valsts politikas satvaru detalizācijas pakāpi un to atjaunināšanas biežumu.

V. SECINĀJUMI

Pamatojoties uz līdz šim paveikto, prezidentvalsts izdara šādus secinājumus.

1. Dalībvalstis kopumā piekrīt priekšlikuma mērķiem.
2. Tomēr konkrētos aspektos ir vajadzīgs turpmāks darbs un apsvēršana:
 - konkrētie apstākļi dalībvalstīs saistībā ar satiksmes blīvumu un ģeogrāfisko aptvērumu;
 - mērķu vērienīgums attiecībā uz katru satiksmes veidu un uz dažādajiem segmentiem;
 - prasības maksājumu pakalpojumiem gan par autotransporta līdzekļu uzlādi, gan uzpildi;
 - valstu politikas satvari un kā nodrošināt šo plānu paziņošanas pievienoto vērtību.
3. Prezidentvalsts uzskata, ka pirmais kompromisa teksts ir svarīgs solis, taču tāpēc ir jāturpina darbs, lai panāktu būtisku progresu attiecībā uz šo priekšlikumu.

Ņemot vērā minēto, Pastāvīgo pārstāvju komiteja un Padome tiek aicinātas pieņemt zināšanai šo progresa ziņojumu par paveikto attiecībā uz priekšlikumu pārskatīt regulu par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu.

Slovēnijas prezidentūras laikā priekšlikums un tā ietekmes novērtējums ir rūpīgi analizēti Intermodālo pārvadājumu jautājumu un tīklu darba grupas līmenī. Diskusija kopumā parādīja, ka dalībvalstis šo priekšlikumu uzskata par visnotaļ svarīgu. Tomēr tā ļoti tehniskais raksturs, dažu noteikumu sarežģītība no politiskā viedokļa un dažādie apstākļi un tirgus norises prasa rūpīgu uzmanību un turpmāku izskatīšanu.

Apsverot vienu no šī priekšlikuma problemātiskajiem aspektiem, dalībvalstis tiek aicinātas dalīties pārdomās jo īpaši par šādiem jautājumiem (bet ne tikai):

- Kā tās saredz alternatīvo degvielu darbinātu lielas noslodzes transportlīdzekļu segmenta pakāpenisku ieviešanu un tā ieviešanu tirgū?*
- Kā tās ir iecerējušas turpināt progresu, kas panākts lielas noslodzes autotransporta līdzekļu uzlādes un uzpildes publiskās un privātās infrastruktūras īstenošanā?*
- Vai tās saskata konkrētus stimulus vai pasākumus, kas varētu palīdzēt veicināt alternatīvi darbinātu lielas noslodzes autotransporta līdzekļu ātrāku integrāciju ikdienas dzīvē un tādējādi sekmēt papildu centienus, kas vajadzīgi, lai sasniegtu starpposma mērķrādītāju siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai līdz 2030. gadam?*
