



V Bruseli 19. novembra 2021
(OR. en)

13896/21

Medziinštitucionálny spis:
2021/0223(COD)

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

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Č. predch. dok.:	ST 12495/21 + REV1
Č. dok. Kom.:	COM(2021) 559 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ – správa o pokroku/diskusia o smerovaní

Predsedníctvo v súvislosti s predmetným návrhom počíta s predložením správy o pokroku a s diskusiou o smerovaní na zasadnutí Rady TTE (doprava) 9. decembra 2021. S cieľom informovať ministrov o pokroku, ktorý sa doteraz dosiahol, a uskutočniť výmenu názorov o ďalších krokoch vypracovalo predsedníctvo správu o pokroku (príloha I) a otázky na diskusiu o smerovaní (príloha II).

Výbor stálych predstaviteľov/Rada sa vyzývajú, aby správu o pokroku uvedenú v prílohe I vzali na vedomie. Rada sa vyzýva, aby sa zaoberala bodmi uvedenými v prílohe II.

I. ÚVOD

Komisia 14. júla 2021 predložila Európskemu parlamentu a Rade návrh nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá ako súčasť balíka „Fit for 55“¹, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby politiky EÚ v oblasti klímy, energetiky, využívania pôdy, dopravy a zdaňovania boli vhodné na dosiahnutie cieľa EÚ, ktorý je založený na čistom domácom znížení emisií skleníkových plynov do roku 2030 aspoň o 55 % v porovnaní s rokom 1990.

Účelom balíka „Fit for 55“ je splniť ciele dohodnuté v európskom právnom predpise v oblasti klímy² s cieľom zásadne zmeniť hospodárstvo a spoločnosť v záujme spravodlivejšej, ekologickejšej a prosperujúcejšej budúcnosti. Zníženie emisií v nasledujúcom desaťročí bude zásadné pre to, aby sa Európa stala do roku 2050 prvým klimaticky neutrálnym kontinentom na svete a aby sa Európska zelená dohoda pretavila do reality.

Aby bolo možné nasmerovať EÚ na cestu ku klimatickej neutralite do roku 2050, je potrebné znížiť emisie z dopravy o približne 90 %. Predmetný návrh by v kontexte tejto transformácie zohrával kľúčovú úlohu, keďže jeho hlavným cieľom je podporiť celoúnnijné zavádzanie verejne prístupnej infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc pre alternatívne palivá v sektoroch cestnej dopravy, leteckej dopravy a vodnej dopravy.

Tento návrh sleduje trojitý cieľ:

- (i) zabezpečiť dostatočnú sieť nabíjacej a čerpacej infraštruktúry s alternatívnymi palivami pre cestné vozidlá alebo plavidlá;
- (ii) poskytnúť alternatívy k používaniu palubných motorov (poháňaných fosílnymi palivami) pre kotviace plavidlá alebo stojace lietadlá a
- (iii) zabezpečiť plnú interoperabilitu a jednoduchosť používania tejto infraštruktúry.

¹ Balík pozostáva z dvanástich návrhov Komisie v oblasti energetiky, životného prostredia, zdaňovania, obchodu a dopravy; v oblasti energetickej politiky sa ešte tento rok očakávajú dodatočné návrhy. Tri legislatívne návrhy sa priamo týkajú dopravných politík: návrh, ktorý je predmetom tejto správy, návrh ReFuel Aviation a FuelEU Maritime.

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/1119 z 30. júna 2021, ktorým sa stanovuje rámec na dosiahnutie klimatickej neutrality a menia nariadenia (ES) č. 401/2009 a (EÚ) 2018/1999 (európsky právny predpis v oblasti klímy) (Ú. v. EÚ L 243, 9.7.2021).

Predmetný návrh obsahuje prepojenia s ostatnými návrhmi balíka „Fit for 55“. Tento návrh je predovšetkým úzko prepojený s návrhom na revíziu nariadenia o emisných normách CO₂ pre osobné automobily a dodávky a s návrhom na revíziu nariadenia o emisných normách CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá, ktoré by mali byť predložené v roku 2022. Tempo zavádzania nabíjajúcich parkov a čerpacích staníc, ako aj ich interoperabilita a používateľská ústretovosť budú mať vplyv na zavádzanie vozidiel s nulovými a nízkymi emisiami. Návrh AFIR je zároveň prepojený s návrhom FuelEU Maritime a má tiež význam z hľadiska znižovania emisií v leteckej doprave. V návrhu sa okrem toho vymedzujú alternatívne palivá v súlade s ustanoveniami návrhu na revíziu smernice o obnoviteľných zdrojoch energie.

II. PRÁCA V INÝCH INŠTITÚCIÁCH

Európsky parlament určil za gestorský výbor pre tento návrh Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a za spravodajcu pána Ismaila Ertuga (DE, S&D).

Európsky hospodársky a sociálny výbor ani Výbor regiónov k návrhu stanoviská zatiaľ nepredložili.

III. PRÁCA V RADE A JEJ PRÍPRAVNÝCH ORGÁNOCH

Počas slovinského predsedníctva sa o predmetnom návrhu rokovalo na značnom počte zasadnutí pracovnej skupiny pre intermodálne otázky a siete. K dnešnému dňu bolo štrnásť zasadnutí úplne alebo čiastočne venovaných preskúmaniu posúdenia vplyvu, preskúmaniu jednotlivých článkov návrhu a preskúmaniu a prerokovaniu konsolidovaného kompromisu predsedníctva³.

O návrhu AFIR sa okrem toho rokovalo v rámci širšej výmeny názorov na tri spisy týkajúce sa dopravy v rámci balíka „Fit for 55“, ktorá sa uskutočnila na zasadnutí Výboru stálych predstaviteľov 12. novembra 2021.

Témou infraštruktúry pre alternatívne palivá sa zaoberalo aj neformálne zasadnutie ministrov v septembri 2021 v Slovinsku.

³ ST 12495/21

Slovinské predsedníctvo taktiež vypracovalo správu (ST 13977/21) s cieľom priblížiť celkový stav rokovani a pokroku, ktorý sa dosiahol nielen v súvislosti s týmto návrhom, ale celkovo v súvislosti s balíkom „Fit for 55“. Táto správa sa zameriava na horizontálne aspekty, ako sú prepojenia medzi návrhmi, a hlavné prerokúvané otázky. Správa bola ako podkladový dokument rozoslaná všetkým zloženiam Rady, ktoré sú zodpovedné za jednotlivé návrhy balíka.

IV. HLAVNÉ POLITICKÉ OTÁZKY A POKROK

Z diskusií vyplynulo, že ciele a základný prístup návrhu sa teší širokej podpore. Taktiež sa však ukázalo, že návrh je zložitý z dôvodu rozličných technických aspektov a politických názorov. Zložitý je aj preto, že niektoré aspekty závisia od budúceho vývoja, ktorý nie je vždy ľahké predvídať v plnom rozsahu, ako napríklad pri vymedzení mestských uzlov v očakávanej revízii nariadenia o TEN-T. Z tohto dôvodu je potrebný ďalší čas na riadne preskúmanie návrhu.

Preskúmanie návrhu ukázalo, že je dôležité zabezpečiť, aby si používatelia mohli byť istí kapacitou a dostupnosťou dostatočnej infraštruktúry pre alternatívne palivá pred tým, ako sa rozhodnú kúpiť a používať vozidlá alebo plavidlá s alternatívnym pohonom. Je potrebné urýchliť zavádzanie nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, aby sa držal krok s očakávaným tempom predaja takýchto vozidiel a plavidiel, inak sa tieto vozidlá a plavidlá nebudú predávať a ich zavádzanie sa oneskorí. Rovnako dôležité je poskytnúť čisté alternatívy k plavidlám spaľujúcim fosílnu palivá kotviacim v prístavoch a lietadlám používaným na komerčné účely stojacim v odletových bránach alebo na vzdialených stanovištiach.

Z preskúmania ďalej vyplýva, že na úplnú analýzu detailov návrhu na základe všetkých podporných štúdií, ktoré ešte nie sú verejne dostupné, je potrebný dlhší čas. Okrem toho je potrebné vynaložiť viac úsilia na doladenie technických požiadaviek a na získanie lepšieho prehľadu o tvorbe budúcich noriem, najmä s cieľom lepšie pochopiť budúci vývoj na trhu s vozidlami cestnej dopravy v segmente ťažkých úžitkových vozidiel.

Diskutovalo sa o rôznych možnostiach, pokiaľ ide o platby ad hoc a roaming. Platba ad hoc sa považuje za dôležitú funkciu, ktorá by mala byť dostupná na nabíjaciach staniciach a ktorá by mohla dopĺňať zmluvné platby za nabíjanie a čerpanie paliva v rámci verejne prístupnej infraštruktúry.

Členské štáty chápu dôležitosť monitorovania vývoja súčasných aj budúcich technológií. Bude to dôležité aj pri rozhodovaní o tom, kedy a ako bude potrebné aktualizovať právne predpisy vzhľadom na vývoj trhu a technologické inovácie. Okrem toho bude dôležité nájsť rovnováhu medzi podrobnosťou takýchto vnútroštátnych politických rámcov a frekvenciou ich aktualizácií.

V. ZÁVERY

Predsedníctvo na základe doteraz vykonanej práce dospelo k týmto záverom:

1. Členské štáty s cieľmi návrhu vo všeobecnosti súhlasia.
2. Určité aspekty si však vyžadujú ďalšiu prácu a zváženie:
 - špecifické okolnosti v členských štátoch súvisiace s hustotou dopravy a geografickým pokrytím;
 - úroveň ambícií pre každý druh dopravy a jej jednotlivé segmenty;
 - požiadavky na platobné služby, a to tak na nabíjanie, ako aj na dopĺňanie paliva vozidiel cestnej dopravy;
 - národné politické rámce a spôsob, ako zabezpečiť pridanú hodnotu podávania správ o týchto plánoch;
3. Hoci sa predsedníctvo domnieva, že prvé kompromisné znenie je dôležitým krokom, na dosiahnutie podstatného pokroku v súvislosti s týmto návrhom je potrebná ďalšia práca.

Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Výbor stálych predstaviteľov a Rada vyzývajú, aby túto správu o pokroku, ktorá sa týka práce na navrhovanej revízii nariadenia o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá, vzali na vedomie.

Počas slovinského predsedníctva sa návrh a jeho posúdenie vplyvu dôkladne analyzovali na úrovni pracovnej skupiny pre intermodálne otázky a siete. Z diskusie celkovo vyplynulo, že členské štáty prikladajú tomuto návrhu veľký význam. Z dôvodu jeho vysoko technického charakteru, politickej zložitosti niektorých ustanovení a rôznych okolností a vývoja na trhu si však vyžaduje dôkladnú pozornosť a ďalšie preskúmanie.

Vzhľadom na jednu z výziev spojených s týmto návrhom sa členské štáty vyzývajú, aby sa podelili o svoje názory najmä (nie však výlučne) na tieto otázky:

- Ako vnímajú postupné zavádzanie vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami na trh v segmente ťažkých úžitkových vozidiel?*
- Ako plánujú monitorovať pokrok v realizácii verejnej a súkromnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pre ťažké úžitkové cestné vozidlá?*
- Predpokladajú osobitné stimuly alebo opatrenia, ktoré by mohli uľahčiť rýchlejšiu integráciu ťažkých úžitkových vozidiel s alternatívnym pohonom do každodennej prevádzky a prispieť tak k dodatočnému úsiliu, ktoré je potrebné na dosiahnutie predbežného cieľa zníženia emisií skleníkových plynov do roku 2030?*
