

Bruselj, 19. november 2021
(OR. en)

13896/21

Medinstitucionalna zadeva:
2021/0223(COD)

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

POROČILO

Pošiljatelj:	Generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Odbor stalnih predstavnikov/Svet
Št. predh. dok.:	ST 12495/21 + REV1
Št. dok. Kom.:	COM(2021) 559 final
Zadeva:	Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta – poročilo o napredku/orientacijska razprava

Predsedstvo je za sejo Sveta PTE (promet), ki bo 9. decembra 2021, predvidelo poročilo o napredku in orientacijsko razpravo o navedeni zadevi. Da bi ministre seznanili z dosedanjim napredkom in usmerili razpravo o naslednjih korakih, je predsedstvo pripravilo poročilo o napredku (Priloga I) in vprašanja za orientacijsko razpravo (Priloga II).

Odbor stalnih predstavnikov/Svet naj se seznani s poročilom o napredku iz Priloge I. Svet naj obravnava vprašanja iz Priloge II.

I. UVOD

Komisija je 14. julija 2021 Evropskemu parlamentu in Svetu predložila predlog uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva kot del svežnja „Pripravljeni na 55“¹, katerega cilj je, da podnebne in energetske politike ter politike rabe zemljišč, prometa in obdavčevanja EU postanejo primerne za doseganje cilja EU domačega zmanjšanja neto emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 % v primerjavi z letom 1990.

Cilj svežnja „Pripravljeni na 55“ je doseči cilje, dogovorjene v evropskih podnebnih pravilih², da bi temeljito preoblikovali gospodarstvo in družbo za pravičnejšo, okolju prijaznejšo in uspešnejšo prihodnost. Zmanjšanje emisij v naslednjem desetletju je ključnega pomena, da Evropa do leta 2050 postane prva podnebno nevtralna celina in uresniči evropski zeleni dogovor.

Da bi dosegli cilj, da bi EU do leta 2050 postala podnebno nevtralna, bi bilo treba emisije v prometu zmanjšati za približno 90 %. Navedeni predlog bi imel ključno vlogo pri tej preobrazbi, saj je njegov glavni cilj podpreti vzpostavitev vseevropske javno dostopne infrastrukture za polnjenje in oskrbo z gorivom za alternativna goriva v cestnem, letalskem in vodnem sektorju.

Predlog ima tri cilje:

- (i) zagotoviti zadostno infrastrukturno omrežje za (ponovno) polnjenje ali (ponovno) oskrbo cestnih vozil ali plovil z alternativnimi gorivi;
- (ii) zagotoviti alternative uporabi vgrajenih motorjev (ki delujejo na fosilna goriva) za plovila med privezom ali mirujoče zrakoplove in
- (iii) zagotoviti, da bo infrastruktura v celoti interoperabilna in prijazna do uporabnika.

¹ Sveženj je sestavljen iz dvanajstih predlogov Komisije na področju energije, okolja, obdavčitve, trgovine in prometa; do konca tega leta se pričakujejo še dodatni predlogi na področju energetske politike. S prometnimi politikami so neposredno povezani trije zakonodajni predlogi: zgoraj navedeni predlog, ReFuelEU za letalstvo in FuelEU za pomorstvo.

² Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (evropska podnebna pravila) (UL L 243, 9.7.2021).

Navedeni predlog je povezan z drugimi predlogi svežnja „Pripravljeni na 55“. Ta predlog je tesno povezan predvsem s predlogom o reviziji uredbe o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila ter s predlogom o reviziji uredbe o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila, ki je predviden za leto 2022. Hitrost uvajanja polnilnih parkov in oskrbovalnih postaj ter njihova interoperabilnost in prijaznost do uporabnika bodo vplivali na njihovo odločanje o uporabi vozil z ničelnimi in nizkimi emisijami. Hkrati je uredba o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva povezana s pobudo FuelEU za pomorstvo, vendar je pomembna tudi za zmanjšanje emisij v letalstvu. Poleg tega so v predlogu alternativna goriva opredeljena v skladu z določbami predloga za revizijo direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov.

II. DELO V DRUGIH INSTITUCIJAH

Evropski parlament je za pristojni odbor za ta predlog imenoval Odbor za promet in turizem (TRAN), za poročevalca pa Ismaila Ertuga (DE, S&D).

Evropski ekonomsko-socialni odbor in Odbor regij še nista sprejela mnenj o predlogu.

III. DELO V SVETU IN V OKVIRU NJEGOVIH PRIPRAVLJALNIH TELES

Med slovenskim predsedovanjem je bil navedeni predlog obravnavan na številnih sejah Delovne skupine za intermodalni promet in omrežja. Doslej je bilo štirinajst sej v celoti ali delno posvečenih preučitvi ocene učinka, preučitvi posameznih členov predloga ter preučitvi konsolidiranega kompromisnega besedila predsedstva in razpravi o njem³.

Poleg tega je bil predlog uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva obravnavan v okviru širše izmenjave mnenj o treh zadevah iz svežnja „Pripravljeni na 55“, povezanih s prometom, ki je potekala na seji Odbora stalnih predstavnikov 12. novembra 2021.

Vprašanje infrastrukture za alternativna goriva je bilo obravnavano tudi na neformalnem ministrskem srečanju v Sloveniji septembra 2021.

³ ST 12495/21.

Slovensko predsedstvo je v dok. ST 13977/21 pripravilo tudi poročilo, da bi zagotovilo pregled splošnega stanja in pregled napredka, doseženega ne le v zvezi s tem predlogom, ampak tudi v zvezi s svežnjem „Pripravljeni na 55“. To poročilo je usmerjeno na horizontalne vidike, kot so medsebojne povezave med predlogi, in glavna vprašanja, izpostavljena v dosedanjih razpravah. To poročilo je bilo kot referenčni dokument razposlano vsem sestavam Sveta, odgovornim za različne predloge svežnja.

IV. GLAVNA POLITIČNA VPRAŠANJA IN NAPREDEK

V razpravi se je pokazalo, da obstaja široka podpora ciljem in načelnemu pristopu predloga, pa tudi, da je predlog zapleten zaradi tehničnih vidikov in različnih političnih stališč. Tudi zato, ker se nekateri vidiki zanašajo na prihodnji razvoj, ki ga ni vedno lahko v celoti predvideti, kot je na primer opredelitev urbanih vozlišč v pričakovani reviziji uredbe TEN-T. Zato je za njegovo ustrezno preučitev potrebno več časa.

Pri preučitvi predloga se je izkazalo, da je pomembno zagotoviti, da so uporabniki lahko prepričani o zmogljivosti in razpoložljivosti zadostne infrastrukture za alternativna goriva, preden se odločijo za nakup in uporabo vozil ali plovil na alternativna goriva. Pospešiti je treba vzpostavitev infrastrukture za (ponovno) polnjenje ali oskrbo z gorivom, da bi sledili pričakovani hitrosti prodaje takih vozil in plovil, sicer teh vozil in plovil ne bo mogoče tržiti, njihova uporaba pa bo odložena na poznejši čas. Enako pomembno je zagotoviti čiste alternative za plovila na fosilna goriva med privezom v pristaniščih in za zrakoplove, ki se uporabljajo v komercialne namene, kadar stojijo na izhodu ali na drugih mestih na letališki ploščadi.

Poleg tega se je izkazalo, da je potrebnega več časa za popolno analizo podrobnosti predloga na podlagi vseh podpornih študij, ki še niso javno dostopne. Poleg tega so potrebna dodatna prizadevanja za prilagoditev tehničnih zahtev in zagotovitev boljšega pregleda nad razvojem prihodnjih standardov, predvsem za boljše razumevanje prihodnjega razvoja na trgu vozil za cestni prevoz v segmentu težkih vozil.

Razpravljalo se je tudi o različnih možnostih v zvezi z ad hoc plačili in gostovanjem. Ad hoc plačilo velja za pomembno funkcijo, ki bi morala biti na voljo na polnilnih mestih in bi lahko dopolnjevala pogodbeno plačila za polnjenje in oskrbo z gorivom na javno dostopni infrastrukturi.

Države članice razumejo pomen spremljanja razvoja sedanjih in prihodnjih tehnologij. To bo pomembno tudi pri odločanju o tem, kdaj in kako bi bilo treba posodobiti zakonodajo glede na razvoj trga in tehnološke inovacije. Kljub temu bo treba najti ravnovesje med ravno podrobnosti takih nacionalnih okvirov politike in pogostostjo njihovih posodobitev.

V. SKLEPNE UGOTOVITVE

Predsedstvo na podlagi dosedanjega dela ugotavlja naslednje:

1. Države članice se na splošno strinjajo s cilji tega predloga,
2. vendar pa je potrebno nadaljnje delo in razmislek o posebnih vidikih:
 - posebne okoliščine v državah članicah, povezane z gostoto prometa in geografsko pokritostjo;
 - raven ambicioznosti za vsak način prevoza in različne segmente;
 - zahteve za plačilne storitve za polnjenje in oskrbo vozil za cestni prevoz;
 - nacionalni okviri politike in vprašanje, kako zagotoviti dodano vrednost poročanja o teh načrtih.
3. Čeprav predsedstvo meni, da je prvo kompromisno besedilo pomemben korak, je potrebno nadaljnje delo, da bi dosegli znaten napredek v zvezi s tem predlogom.

Glede na navedeno naj se Odbor stalnih predstavnikov in Svet seznanita s tem poročilom o napredku pri delu v zvezi s predlagano revizijo uredbe o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

Med slovenskim predsedovanjem sta bila predlog in njegova ocena učinka temeljito analizirana na ravni Delovne skupine za intermodalni promet in omrežja. Splošna razprava je pokazala, da države članice temu predlogu pripisujejo velik pomen. Kljub temu je treba posebno pozornost nameniti njegovi zelo tehnični naravi, politični zapletenosti nekaterih določb ter različnim okoliščinam in dogajanju na trgu.

Glede na enega od izzivov tega predloga so države članice pozvane, naj izrazijo svoja stališča predvsem o naslednjih vprašanjih:

- Kaj menijo o postopnem in tržnem uvajanju segmenta težkih vozil na alternativna goriva?*
 - Kako nameravajo spremljati napredek, dosežen pri vzpostavljanju javne in zasebne infrastrukture za polnjenje in oskrbo težkih vozil v cestnem prometu?*
 - Ali menijo, da bi obstajale posebne spodbude ali ukrepi, ki bi lahko pripomogli k hitrejšemu vključevanju težkih vozil v cestnem prometu na alternativni pogon v vsakodnevno poslovanje in posledično prispevali k dodatnim prizadevanjem, potrebnim za doseg vmesnega cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030?*
-