

Brusel 19. listopadu 2021
(OR. en)

13896/21

Interinstitucionální spis:
2021/0223(COD)

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

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. předchozího dokumentu:	ST 12495/21 + REV1
Č. dok. Komise:	COM(2021) 559 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU – zpráva o pokroku / politická rozprava

Předsednictví plánuje předložit na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) konajícím se dne 9. prosince 2021 zprávu o pokroku a uspořádat politickou rozpravu k výše uvedenému návrhu. S cílem informovat ministry o dosavadním pokroku a řídit diskusi o dalších krocích vypracovalo předsednictví zprávu o pokroku (příloha I) a otázky pro politickou rozpravu (příloha II).

Výbor stálých zástupců / Rada se vyzývají, aby vzaly na vědomí zprávu o pokroku uvedenou v příloze I. Rada se vyzývá, aby se zabývala otázkami uvedenými v příloze II.

I. ÚVOD

Komise dne 14. července 2021 předložila Evropskému parlamentu a Radě návrh nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (AFIR) jako součást balíčku „Fit for 55“¹, jehož cílem je zajistit, aby byly politiky EU v oblasti klimatu, energetiky, využívání půdy, dopravy a daní vhodné pro dosažení cíle EU spočívajícího v čistém snížení domácích emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s rokem 1990.

Cílem balíčku „Fit for 55“ je splnit cíle dohodnuté v evropském právním rámci pro klima², tak aby bylo možné zásadně transformovat hospodářství a společnost v zájmu spravedlivější, ekologičtější a lépe prosperující budoucnosti. Snížení emisí v příštím desetiletí má zásadní význam pro to, aby se Evropa stala do roku 2050 prvním klimaticky neutrálním kontinentem na světě a aby se Zelená dohoda pro Evropu stala skutečností.

Má-li být dosaženo cíle, kterým je nasměrovat EU do roku 2050 na cestu k tomu, aby se stala klimaticky neutrální, bylo by zapotřebí snížit emise z dopravy přibližně o 90 %. Výše uvedený návrh bude při této transformaci hrát zásadní úlohu, neboť jeho hlavním cílem je podpořit celounijní zavedení veřejně přístupné dobíjecí a čerpací infrastruktury pro alternativní paliva v odvětví silniční, letecké a vodní dopravy.

Návrh tedy sleduje trojí cíl:

- (i) zajistit existenci dostatečné sítě infrastruktury pro dobíjení nebo čerpání alternativního paliva do silničních vozidel a plavidel;
- (ii) poskytnout alternativy za používání palubních motorů (poháněných fosilními palivy) pro plavidla u nábřeží nebo letadla stojící na letišti, a
- (iii) zajistit plnou interoperabilitu a uživatelskou vstřícnost dané infrastruktury.

¹ Balíček sestává z dvanácti návrhů Komise v oblasti energetiky, životního prostředí, daní, obchodu a dopravy; do konce tohoto roku se očekávají další návrhy v oblasti energetické politiky. Dopravních politik se přímo týkají tři legislativní návrhy: výše uvedený návrh AFIR, návrh „ReFuel Aviation“ a návrh „FuelEU Maritime“.

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1119 ze dne 30. června 2021, kterým se stanoví rámec pro dosažení klimatické neutrality a mění nařízení (ES) č. 401/2009 a nařízení (EU) 2018/1999 („evropský právní rámec pro klima“) (Úř. věst. L 243, 9.7.2021, s. 1).

Výše uvedený návrh má vzájemné vazby na další návrhy balíčku „Fit for 55“. Velice silně je propojen zejména s návrhem na revizi nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky, a návrhem na revizi nařízení, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO₂ pro těžká vozidla, plánovaným na rok 2022. Tempo zavádění dobíjecích parků a čerpacích stanic, jakož i jejich interoperabilita a uživatelská vstřícnost budou mít dopad na zavádění vozidel s nulovými a nízkými emisemi. Nařízení AFIR současně souvisí s návrhem „FuelEU Maritime“, ale je relevantní také pro snížení emisí v letectví. Mimo to je zajištěn soulad definice alternativních paliv uvedené v návrhu s příslušnými ustanoveními návrhu na revizi směrnice o obnovitelných zdrojích energie.

II. ČINNOST V RÁMCI JINÝCH ORGÁNŮ A INSTITUCÍ

Evropský parlament určil jako výbor odpovědný za tento návrh Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a jako zpravodaje pana Ismaila Ertuga (DE, S&D).

Evropský hospodářský a sociální výbor a Výbor regionů zatím stanoviska k návrhu nevydaly.

III. ČINNOST V RÁMCI RADY A JEJÍCH PŘÍPRAVNÝCH ORGÁNŮ

Během slovinského předsednictví byl výše uvedený návrh projednán na řadě zasedání na úrovni Pracovní skupiny pro dopravu – intermodální otázky a sítě. Doposud bylo čtrnáct zasedání zcela nebo částečně věnováno projednání zprávy o posouzení dopadů, projednávání návrhu po jednotlivých člancích a posouzení a projednání konsolidovaného kompromisního znění vypracovaného předsednictvím³.

Kromě toho byl návrh AFIR posouzen v rámci širší výměny názorů na tři dokumenty týkající se dopravy v rámci balíčku „Fit for 55“, která proběhla na zasedání Výboru stálých zástupců dne 12. listopadu 2021.

Tématem infrastruktury pro alternativní paliva se zabývalo také neformální zasedání ministrů uspořádané v září 2021 ve Slovinsku.

³ Dokument ST 12495/21.

Slovinské předsednictví rovněž vypracovalo zprávu uvedenou v dokumentu ST 13977/21, jejímž cílem je představit celkový aktuální stav a poskytnout přehled o pokroku, jehož bylo dosaženo nejen v souvislosti s tímto návrhem, ale celkově i v souvislosti s balíčkem „Fit for 55“. Zpráva se zaměřuje na jeho horizontální aspekty, jako jsou vzájemné vazby mezi návrhy, a na hlavní otázky, které byly dosud předmětem jednání. Tato zpráva byla jakožto podkladový dokument rozeslána všem složením Rady odpovědným za jednotlivé návrhy v rámci balíčku.

IV. HLAVNÍ POLITICKÉ OTÁZKY A POKROK

Z jednání vyplynulo, že cíle návrhu a jeho principiální přístup mají širokou podporu. Ukázalo se však také, že kvůli technickým aspektům a odlišným politickým názorům je návrh složitý. A je tomu tak i proto, že některé aspekty se opírají o budoucí vývoj, který není vždy snadné v plném rozsahu předvídat, jako například definice městských uzlů v očekávané revizi nařízení o TEN-T. Je proto zapotřebí více času na jeho řádné posouzení.

Při posuzování návrhu se ukázalo, že je důležité zajistit, aby si uživatelé předtím, než se rozhodnou zakoupit a používat vozidla nebo plavidla na alternativní paliva, mohli být jisti kapacitou a dostupností dostatečné infrastruktury pro tato paliva. Je třeba urychlit zavádění infrastruktury pro dobíjení nebo čerpání paliva, aby se udrželo tempo s očekávanou rychlostí prodeje těchto vozidel a plavidel, jinak budou tato vozidla a plavidla neprodejná a jejich zavádění bude zpožděno. Stejně tak je důležité poskytnout čisté alternativy pro plavidla na fosilní paliva vyvážaná u nábřeží v přístavištích a pro komerčně využívaná letadla při parkování u bran pro cestující nebo na vzdálených stáních.

Z posouzení dále vyplývá, že je zapotřebí více času na to, aby podrobnosti návrhu byly na základě všech podpůrných studií, které dosud nejsou veřejně k dispozici, v plném rozsahu analyzovány. Kromě toho je zapotřebí další práce s cílem doladit technické požadavky a získat lepší představu o vývoji budoucích norem, a to zejména s cílem lépe pochopit budoucí vývoj na trhu silničních vozidel v segmentu těžkých vozidel.

Byly projednány různé možnosti, pokud jde o jednorázové platby a roaming. Jednorázová platba je považována za důležitou funkci, která by měla být k dispozici na dobíjecích bodech a mohla by doplňovat smluvní platby za dobíjení a čerpání paliva v rámci veřejně přístupné infrastruktury.

Členské státy chápou, že je třeba sledovat vývoj současných i budoucích technologií. Sledování tohoto vývoje bude rovněž důležité pro rozhodování o tom, kdy a jak bude právní předpisy zapotřebí s ohledem na vývoj trhu a technologické inovace aktualizovat. Přesto bude důležité nalézt rovnováhu mezi mírou podrobnosti těchto vnitrostátních rámců politiky a frekvencí, s jakou budou aktualizovány.

V. ZÁVĚRY

Na základě dosavadní práce učinilo předsednictví tyto závěry:

1. Členské státy s cíli návrhu obecně souhlasí.
2. Je však zapotřebí dále rozpracovat a zvážit tyto konkrétní aspekty:
 - specifické okolnosti v členských státech související s hustotou provozu a zeměpisným pokrytím;
 - úroveň ambicí pro jednotlivé druhy dopravy a jednotlivé segmenty;
 - požadavky na platební služby, jak v případě dobíjení silničních vozidel, tak i v případě čerpání paliva do nich;
 - vnitrostátní rámce politiky a způsob, jak zajistit, aby podávání zpráv o těchto plánech mělo přidanou hodnotu.
3. Předsednictví se domnívá, že první kompromisní znění sice je důležitým krokem, je však zapotřebí další práce, aby bylo v souvislosti s tímto návrhem dosaženo výrazného pokroku.

S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Výbor stálých zástupců a Rada vyzývají, aby tuto zprávu o pokroku v práci na navrhované revizi nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva vzaly na vědomí.

Během slovinského předsednictví byly návrh a posouzení jeho dopadů důkladně analyzovány na úrovni Pracovní skupiny pro dopravu – intermodální otázky a síť. Celková diskuse ukázala, že členské státy přikládají tomuto návrhu značný význam. Vzhledem k jeho vysoce technické povaze, politické složitosti některých ustanovení a jednotlivým okolnostem a prvkům vývoje na trhu je zapotřebí návrhu věnovat pečlivou pozornost a dále jej posoudit.

S ohledem na jeden z problematických aspektů tohoto návrhu se členské státy vyzývají, aby se podělily o své názory mimo jiné zejména na tyto otázky:

- Jak vnímají postupné zavádění segmentu těžkých vozidel na alternativní paliva a jeho uvádění na trh?*
- Jak zamýšlejí sledovat pokrok dosažený při zavádění veřejné a soukromé infrastruktury pro dobíjení těžkých silničních vozidel a pro čerpání paliva do těchto vozidel?*
- Jaké konkrétní pobídky nebo opatření by podle jejich názoru mohly pomoci usnadnit rychlejší integraci těžkých silničních vozidel na alternativní paliva do běžného provozu, a přispět tak k dalšímu úsilí nezbytnému pro dosažení průběžného cíle snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030?*
