



Briuselis, 2021 m. lapkričio 19 d.
(OR. en)

13896/21

Tarpinstitucinė byla:
2021/0223(COD)

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

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai

Ankstesnio

dokumento Nr.: ST 12495/21 + REV1

Komisijos dok. Nr.: COM(2021) 559 final

Dalykas: Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO
dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama
Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES
– Pažangos ataskaita / politiniai debatai

Pirmininkaujanti valstybė narė numato 2021 m. gruodžio 9 d. TTE tarybos (transportas) posėdyje pristatyti pažangos ataskaitą ir surengti politinius debatus dėl pirmiau nurodyto pasiūlymo.

Norėdama informuoti ministrus apie iki šiol padarytą pažangą ir orientuoti diskusijas dėl tolesnių veiksmų, pirmininkaujanti valstybė narė parengė pažangos ataskaitą (I priedas) ir politiniams debatams skirtus klausimus (II priedas).

Nuolatinių atstovų komiteto / Tarybos prašoma susipažinti su I priede išdėstyta pažangos ataskaita. Tarybos prašoma aptarti II priede išdėstytus klausimus.

I. IVADAS

2021 m. liepos 14 d. Komisija pateikė Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą dėl reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuris yra dalis pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio¹, kurio tikslas yra užtikrinti, kad ES klimato, energetikos, žemės naudojimo, transporto ir mokesčių politika būtų tinkama siekiant ES tikslo ne vėliau kaip 2030 m. išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio grynas sumažinimas ES viduje sudarytų bent 55 %, palyginti su 1990 m. kiekiu.

Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio tikslas – įgyvendinti tikslus, dėl kurių susitarta Europos klimato teisės akte², kad ekonomika ir visuomenė būtų iš esmės transformuotos kuriant teisingesnę, žalesnę ir labiau klestinčią ateitį. Tam, kad Europa iki 2050 m. taptų pirmuoju pasaulyje neutralaus poveikio klimatui žemynu, o Europos žaliasis kursas taptų realybe, itin svarbu, kad per ateinančių dešimtmetį būtų sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis.

Norint pasiekti tikslą nukreipti ES reikiama linkme, kad jos poveikis klimatui iki 2050 m. taptų neutralus, reikėtų apytikriai 90 % sumažinti transporto sektoriaus išmetamą teršalų kiekį. Pirmiau nurodytam pasiūlymui tektų lemiamas vaidmuo užtikrinant šią transformaciją, kadangi jo pagrindinis tikslas yra remti kelių transporto, aviacijos ir vandens transporto sektorių alternatyviųjų degalų viešai prieinamos įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros diegimą visoje Sąjungoje.

Šiuo pasiūlymu siekiama trejopo tikslo:

- i) užtikrinti pakankamą infrastruktūros tinklą, kuriame būtų galima įkrauti ar pripildyti kelių transporto priemones ar laivus alternatyviaisiais degalais;
- ii) prisišvartavusių laivų arba stovinčių orlaivių atveju suteikti alternatyvą transporto priemonėse esančių variklių (varomų iškastiniu kuru) naudojimui, ir
- iii) užtikrinti visišką infrastruktūros sąveikumą ir patogumą naudoti.

¹ Rinkinį sudaro dvylika Komisijos pasiūlymų energetikos, aplinkos, mokesčių, prekybos ir transporto srityse; dar iki šių metų pabaigos numatoma pateikti papildomų pasiūlymų energetikos politikos srityje. Trys pasiūlymai dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų yra tiesiogiai susiję su transporto politika: pirmiau nurodytas pasiūlymas, „ReFuelEU Aviation“ ir „FuelEU Maritime“.

² 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

Pirmiau nurodytas pasiūlymas turi sąsają su kitais pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio pasiūlymais. Visų pirma šis pasiūlymas yra labai susijęs su pasiūlymu dėl Reglamento dėl lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio standartų peržiūros ir pasiūlymu dėl Reglamento dėl sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio standartų peržiūros, kurią numatoma atlikti 2022 m. Įkrovimo ir pripildymo punktų diegimo sparta, taip pat jų sąveikumas ir patogumas naudoti turės įtakos netaršių ir mažataršių transporto priemonių naudojimo mastui. Alternatyviųjų degalų infrastruktūra taip pat yra susijusi su „FuelEU Maritime“ ir aktuali aviacijos sektoriaus išmetamo teršalų kiekio mažinimui. Be to, pasiūlyme alternatyvieji degalai apibrėžti derinant su pasiūlymo dėl Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos peržiūros nuostatomis.

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

Europos Parlamentas už šį pasiūlymą atsakingu komitetu paskyrė Transporto ir turizmo komitetą, o pranešėju – Ismailą Ertugą (DE, S&D).

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas ir Regionų komitetas dar nepriėmė nuomonių dėl pasiūlymo.

III. DARBAS TARYBOJE IR JOS PARENGIAMUOSIUOSE ORGANUOSE

Slovėnijos pirmininkavimo laikotarpiu Transporto (intermodalinių klausimų ir tinklų) darbo grupės lygmeniu pirmiau nurodytas pasiūlymas buvo nagrinėjamas daugelyje posėdžių. Iki šiol keturiolika posėdžių buvo visiškai arba iš dalies skirti poveikio vertinimo nagrinėjimui, pasiūlymo nagrinėjimui pastraipsniui ir suvestinio pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinio pasiūlymo³ nagrinėjimui bei diskusijoms.

Be to, pasiūlymas dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros buvo aptartas 2021 m. lapkričio 12 d. Nuolatinių atstovų komitete įvykusio platesnio pasikeitimo nuomonėmis dėl trijų pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio dokumentų, susijusių su transportu, metu.

Alternatyviųjų degalų infrastruktūros tema taip pat aptarta 2021 m. rugsėjo mėn. Slovėnijoje įvykusiame neformaliame ministrų susitikime.

³ Dok. ST 12495/21.

Be to, pirmininkaujanti Slovėnija parengė pranešimą (dok. ST 13977/21), kurio tikslas – bendrai apžvelgti dabartinę padėtį ir pažangą, padarytą nagrinėjant ne tik šį pasiūlymą, bet visą pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį. Pranešime daugiausia dėmesio skiriama rinkinio horizontaliesiems aspektams, pavyzdžiui, pasiūlymų tarpusavio sąsajoms, ir pagrindiniams iki šiol diskusijų metu iškeltiems klausimams. Šis pranešimas buvo išplatintas visų sudėčių, atsakingų už atskirus dokumentų rinkinio pasiūlymus, Tarybai kaip aiškinamasis dokumentas.

IV. PAGRINDINIAI POLITINIAI KLAUSIMAI IR PAŽANGA

Diskusijų metu paaiškėjo, kad pasiūlymo tikslams ir principiniam požiūriui plačiai pritariama. Tačiau taip pat paaiškėjo, kad pasiūlymas yra sudėtingas dėl techninių aspektų ir skirtingų politinių požiūrių. Jis sudėtingas ir dėl to, kad tam tikri aspektai priklauso nuo ateities raidos, kurios visą mastą ne visada lengva numatyti, pavyzdžiui, miestų transporto mazgų apibrėžties atlikus numatomą TEN-T reglamento peržiūrą. Todėl norint jį tinkamai išnagrinėti reikia daugiau laiko.

Nagrinėjant pasiūlymą paaiškėjo, jog svarbu užtikrinti, kad naudotojai galėtų būti tikri dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros pajėgumo ir prieinamumo prieš nuspręsdami pirkti ir naudoti alternatyviuosius degalus naudojančias transporto priemones bei laivus. Reikia paspartinti įkrovimo ar pripildymo infrastruktūros diegimą, kad nebūtų atsiliekama nuo numatomo tokių transporto priemonių ir laivų pardavimo greičio, antraip tų transporto priemonių ir laivų nepavyks parduoti ir jų naudojimo mastas augs lėčiau. Ne mažiau svarbu numatyti netaisytą alternatyvą iškastiniu kuru varomų uostuose prisišvartavusių laivų ir komercinių orlaivių, stovinčių oro uostuose arba nutolusiose stovėjimo aikštelėse, atveju.

Nagrinėjant taip pat paaiškėjo, kad norint išsamiai išanalizuoti pasiūlymą remiantis visais pagrindžiamaisiais tyrimais, kurie dar nėra viešai paskelbti, reikia daugiau laiko. Be to, reikia tęsti darbą siekiant suderinti techninius reikalavimus ir susidaryti geresnį būsimų standartų plėtojimo vaizdą, visų pirma tam, kad būtų galima geriau suprasti kelių transporto priemonių rinkos sunkiųjų transporto priemonių segmento ateities raidą.

Aptartos įvairios *ad hoc* mokėjimų ir tarptinklinio ryšio galimybės. *Ad hoc* mokėjimas laikomas svarbia funkcija, kuri turėtų būti prieinama įkrovimo punktuose, ir galėtų papildyti pagal sutartį atliekamus mokėjimus už įkrovimą arba pripildymą naudojantis viešai prieinama infrastruktūra.

Valstybės narės supranta, kad svarbu stebėti tiek dabartinių, tiek būsimų technologijų raidą. Tai taip pat bus svarbu sprendžiant, kada ir kaip teisės aktus reikės atnaujinti atsižvelgiant į rinkos vystymąsi ir technologines inovacijas. Vis dėlto bus svarbu rasti tokių nacionalinių politikos sistemų išsamumo lygio ir jų atnaujinimo dažnumo pusiausvyrą.

V. IŠVADOS

Remdamasi iki šiol atlikto darbo rezultatais pirmininkaujanti valstybė narė daro toliau pateikiamas išvadas.

1. Valstybės narės iš esmės pritaria pasiūlymo tikslams.
2. Tačiau reikia tęsti darbą ir nagrinėjimą, susijusį su konkrečiais aspektais:
 - konkrečiomis valstybių narių aplinkybėmis, susijusiomis su eismo intensyvumu ir geografinė aprėptimi;
 - užmojų mastu kiekvienos transporto rūšies ir skirtingų segmentų atveju;
 - mokėjimo paslaugų reikalavimais, susijusiais su kelių transporto priemonių įkrovimu ir pripildymu;
 - nacionalinėmis politikos sistemomis ir tuo, kaip užtikrinti ataskaitų apie tuos planus teikimo pridėtinę vertę.
3. Pirmininkaujanti valstybė narė mano, kad pirmasis kompromisinis tekstas yra svarbus žingsnis, todėl būtina tęsti darbą, kad būtų galima padaryti esminę pažangą nagrinėjant šį pasiūlymą.

Atsižvelgiant į tai, kas pirmiau išdėstyta, Nuolatinių atstovų komiteto ir Tarybos prašoma susipažinti su šia siūlomos Reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo peržiūros pažangos ataskaita.

Slovėnijos pirmininkavimo laikotarpiu pasiūlymas ir jo poveikio vertinimas buvo nuodugniai išanalizuoti Intermodalinių klausimų ir tinklų darbo grupės lygmeniu. Iš bendrų diskusijų tapo aišku, kad valstybės narės teikia šiam pasiūlymui daug svarbos. Nepaisant to, jo labai techninis pobūdis, tam tikrų nuostatų didelis politinis sudėtingumas bei skirtingos aplinkybės ir rinkos vystymasis reikalauja didelio kruopštumo ir tolesnio nagrinėjimo.

Atsižvelgiant į vieną iš šio pasiūlymo keliamų iššūkių, valstybių narių prašoma pasidalyti savo nuomonėmis visų pirma (bet ne vien tik) šiais klausimais:

- Kaip įsivaizduojate alternatyviaisiais degalais varomų sunkiųjų transporto priemonių laipsnišką įdiegimą ir naudojimą rinkoje?*
- Kaip numatote tęsti pažangą, padarytą kuriant sunkiųjų transporto priemonių įkrovimo ir pripildymo viešąją ir privačiąją infrastruktūrą?*
- Ar, jūsų manymu, esama konkrečių paskatų arba priemonių, kurios galėtų padėti sudaryti palankesnes sąlygas spartesniam alternatyviaisiais degalais varomų sunkiųjų transporto priemonių integravimui į kasdienę veiklą, taigi prisidėti prie papildomų pastangų, kurių reikia norint iki 2030 m. pasiekti išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tarpinį tikslą?*
