



Bruksela, 19 listopada 2021 r.
(OR. en)

13896/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0223(COD)

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

SPRAWOZDANIE

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Nr popr. dok.: ST 12495/21 + REV1

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

Dotyczy: Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie rozwoju infrastruktury paliw
alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady
2014/94/UE

– Sprawozdanie z postępu prac / debata orientacyjna

Prezydencja przedstawi sprawozdanie z postępu prac nad powyższym wnioskiem na posiedzeniu Rady ds. TTE (transport) 9 grudnia 2021 r. Wówczas odbędzie się też debata orientacyjna. W celu poinformowania ministrów o dotychczasowych postępach i zapewnienia, by dyskusja dotyczyła kolejnych kroków, prezydencja przygotowała sprawozdanie z postępu prac (załącznik I) i pytania na debatę orientacyjną (załącznik II).

Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada zostaną poproszeni o przyjęcie do wiadomości sprawozdania z postępu prac zawartego w załączniku I. Rada zostanie poproszona o omówienie kwestii przedstawionych w załączniku II.

I. WPROWADZENIE

14 lipca 2021 r. Komisja przedłożyła Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych jako część pakietu „Gotowi na 55”¹ służącego dostosowaniu unijnej polityki w dziedzinie klimatu, energii, użytkowania gruntów, transportu i opodatkowania, tak aby umożliwić osiągnięcie celu UE zakładającego ograniczenie krajowych emisji netto gazów cieplarnianych do roku 2030 o co najmniej 55% w porównaniu z poziomem z roku 1990.

Celem pakietu „Gotowi na 55” jest zrealizowanie założeń uzgodnionych w europejskim prawie o klimacie², po to by fundamentalnie przekształcić gospodarkę i społeczeństwo, zapewniając im sprawiedliwszą, bardziej ekologiczną i dostatniejszą przyszłość. Od ograniczenia emisji w następnym dziesięcioleciu zależy to, czy Europa do 2050 r. stanie się pierwszym na świecie kontynentem neutralnym dla klimatu i czy Europejski Zielony Ład zostanie zrealizowany.

Aby osiągnąć cel polegający na utorowaniu UE drogi do neutralności klimatycznej do 2050 r., konieczne jest zmniejszenie emisji z transportu o około 90%. Wyżej wymieniony wniosek miałby odegrać kluczową rolę w tej transformacji, ponieważ jego głównym założeniem jest wspieranie ogólnounijnego rozwoju dostępnej publicznie infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych w transporcie drogowym, lotnictwie i w sektorze transportu wodnego.

Cel przedmiotowego wniosku jest trojaki:

- (i) zapewnić istnienie wystarczającej sieci infrastruktury do celów ładowania i tankowania pojazdów drogowych i statków wykorzystujących paliwa alternatywne;
- (ii) zapewnić alternatywy do silników pokładowych (zasilanych paliwami kopalnymi) stosowanych przez statki cumujące lub samoloty podczas postoju; oraz
- (iii) zapewnić pełną interoperacyjność i łatwość użytkowania infrastruktury.

¹ Pakiet składa się z dwunastu wniosków Komisji z dziedziny energii, środowiska, opodatkowania, handlu i transportu; kolejne wnioski dotyczące polityki energetycznej są spodziewane jeszcze przed końcem bieżącego roku. Trzy wnioski ustawodawcze są bezpośrednio związane z polityką transportową: wyżej wymieniony wniosek, rozporządzenie w sprawie inicjatywy ReFuel Aviation i rozporządzenie w sprawie inicjatywy FuelEU Maritime.

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021).

Wyżej wymieniony wniosek zawiera powiązania z innymi wnioskami pakietu „Gotowi na 55”. W szczególności jest silnie powiązany z wnioskiem dotyczącym zmiany rozporządzenia w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych oraz z przewidzianym na 2022 r. wnioskiem dotyczącym zmiany rozporządzenia określającego normy emisji CO₂ dla pojazdów ciężkich. Od tempa uruchamiania stacji ładowania i tankowania oraz od ich interoperacyjności i łatwości użytkowania zależeć będzie upowszechnianie pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych ma zarazem związki z inicjatywą FuelEU, a także jest istotny dla ograniczania emisji pochodzących z lotnictwa. Ponadto przedmiotowy wniosek definiuje paliwa alternatywne spójnie z przepisami wniosku dotyczącego zmiany dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii.

II. PRACE W INNYCH INSTYTUCJACH

Parlament Europejski wyznaczył Komisję Transportu i Turystyki (TRAN) jako komisję odpowiedzialną za przedmiotowy wniosek oraz Ismaila Ertuga (DE, S&D) jako sprawozdawcę.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny i Komitet Regionów nie wydały jeszcze opinii w sprawie wniosku.

III. PRACE W RADZIE I JEJ ORGANACH PRZYGOTOWAWCZYCH

W trakcie prezydencji słoweńskiej Grupa Robocza ds. Transportu – kwestie intermodalności i sieci intermodalne zbierała się wielokrotnie w celu przedyskutowania przedmiotowego wniosku. Na czternastu dotychczasowych posiedzeniach poświęconych w całości lub częściowo pracom nad wnioskiem przeprowadzono analizę oceny jego skutków, omówiono poszczególne artykuły oraz przeanalizowano i przedyskutowano skonsolidowany tekst kompromisowy prezydencji³.

Ponadto wniosek w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych był tematem szerszej wymiany poglądów dotyczącej trzech dossier z obszaru transportu należących do pakietu „Gotowi na 55”; wymiana odbyła się na posiedzeniu Komitetu Stałych Przedstawicieli 12 listopada 2021 r.

Tematem infrastruktury paliw alternatywnych zajęto się również na nieformalnym spotkaniu ministrów w Słowenii we wrześniu 2021 r.

³ Dok. ST 12495/21.

Prezydencja słoweńska przygotowała również sprawozdanie (ST 13977/21), w którym przedstawiła ogólną sytuację i postępy w pracach nie tylko nad przedmiotowym wnioskiem, ale i nad całym pakietem „Gotowi na 55”. Sprawozdanie koncentruje się na aspektach horyzontalnych, takich jak powiązania między wnioskami, oraz na głównych kwestiach, które dotychczas poruszono podczas dyskusji. Sprawozdanie to zostało przekazane jako dokument referencyjny wszystkim składom Rady odpowiedzialnym za poszczególne wnioski zawarte w pakiecie.

IV. GŁÓWNE KWESTIE POLITYCZNE I POSTĘPY

Z dyskusji wynikało, że cele wniosku i przedstawione w nim zasadnicze podejście spotkały się z szerokim poparciem. Okazało się jednak również, że wniosek jest skomplikowany ze względu na aspekty techniczne oraz zróżnicowane perspektywy polityczne. Ponadto niektóre aspekty zależą od rozwoju sytuacji w przyszłości, który nie zawsze jest łatwo w pełni przewidzieć, np. w odniesieniu do definicji „węzła miejskiego” w oczekiwanej zmianie rozporządzenia w sprawie TEN-T. Dlatego też potrzeba więcej czasu na odpowiednią analizę przedmiotowego wniosku.

Analiza wniosku wykazała, że należy dać użytkownikom pewność co do przepustowości i dostępności wystarczającej infrastruktury dla paliw alternatywnych, zanim zdecydują się oni na zakup i użytkowanie pojazdów lub statków napędzanych paliwami alternatywnymi. Uruchomienie infrastruktury ładowania lub tankowania musi zostać przyspieszone, tak by nadążyć za spodziewanym tempem sprzedaży takich pojazdów i statków; w przeciwnym razie te pojazdy i statki nie będą mogły być wprowadzane na rynek i ich rozpowszechnienie opóźni się. Tak samo ważne jest zapewnienie czystych alternatyw dla cumujących w portach statków napędzanych paliwami kopalnymi oraz eksploatowanych zarobkowo statków powietrznych podczas postoju na stanowiskach lotu lub stanowiskach poza portem lotniczym.

Z analizy wynikało także, że potrzeba więcej czasu na pełne zbadanie szczegółów wniosku na podstawie wszystkich dodatkowych studiów, które nie zostały jeszcze publicznie udostępnione. Ponadto konieczne są dalsze prace w celu doprecyzowania wymogów technicznych i uzyskania lepszego wglądu w szczególności w opracowywanie przyszłych norm – dzięki niemu możliwe będzie lepsze zrozumienie dalszego rozwoju sytuacji na rynku pojazdów transportu drogowego w segmencie pojazdów ciężkich.

Omówiono różne możliwości w zakresie płatności *ad hoc* i roamingu. Płatności *ad hoc* są postrzegane jako ważna funkcja, która powinna być dostępna w punktach ładowania i która może stanowić uzupełnienie płatności umownych za ładowanie i tankowanie przy wykorzystaniu publicznie dostępnej infrastruktury.

Państwa członkowskie rozumieją znaczenie monitorowania rozwoju sytuacji w odniesieniu zarówno do obecnych, jak i przyszłych technologii. Będzie to również istotne przy podejmowaniu decyzji o tym, kiedy i w jaki sposób należy zaktualizować przepisy w świetle zmian rynkowych i innowacji technologicznych. Ważne będzie jednak znalezienie równowagi między poziomem szczegółowości takich krajowych ram polityki a częstotliwością ich aktualizowania.

V. WNIOSKI

Na podstawie prac przeprowadzonych dotychczas prezydencja wyciąga następujące wnioski:

1. Państwa członkowskie zasadniczo zgadzają się z celami przedmiotowego wniosku.
2. Należy jednak kontynuować prace i rozważania nad konkretnymi poniższymi aspektami:
 - szczególne okoliczności w państwach członkowskich, związane z natężeniem ruchu i pokryciem geograficznym;
 - poziom ambicji w odniesieniu do każdego rodzaju transportu i poszczególnych segmentów;
 - wymogi dotyczące usług płatniczych, zarówno w odniesieniu do ładowania, jak i tankowania pojazdów transportu drogowego;
 - krajowe ramy polityki oraz sposób zapewnienia wartości dodanej raportowania takich planów.
3. Prezydencja uważa, że pierwszy tekst kompromisowy jest ważnym krokiem, lecz konieczne są dalsze prace w celu poczynienia znacznych postępów w odniesieniu do przedmiotowego wniosku.

W związku z powyższym Komitet Stałych Przedstawicieli i Rada są proszeni o zapoznanie się z niniejszym sprawozdaniem z postępu prac nad proponowaną zmianą rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

Podczas prezydencji słoweńskiej wniosek i ocena jego skutków zostały dogłębnie przeanalizowane na szczepku Grupy Roboczej ds. Transportu – kwestie intermodalności i sieci intermodalne.

Z ogólnych dyskusji wynikało, że państwa członkowskie przywiązują dużą wagę do tego wniosku.

Jednak jego wysoce techniczny charakter, polityczna złożoność niektórych przepisów oraz zróżnicowane okoliczności i zmiany na rynku wymagają wyjątkowej uwagi i dalszej analizy.

W odniesieniu do jednego z wyzwań związanych z przedmiotowym wnioskiem państwa członkowskie są proszone o przedstawienie swoich opinii w szczególności, choć nie tylko, w poniższych kwestiach:

- Jak Państwo widzą wprowadzanie i upowszechnianie rynkowe segmentu transportu ciężkiego napędzanego paliwami alternatywnymi?*
- W jaki sposób Państwo zamierzają śledzić postępy we wdrażaniu publicznej i prywatnej infrastruktury ładowania i tankowania ciężkich pojazdów drogowych?*
- Czy widzą Państwo konkretne zachęty lub środki, które mogłyby ułatwić szybsze włączanie do codziennego użytkowania ciężkich pojazdów drogowych o napędzie alternatywnym, a tym samym stać się elementem dodatkowego wysiłku niezbędnego do osiągnięcia celu pośredniego w ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych do 2030 r.?*