

III

(Akty przygotowawcze)

KOMITET REGIONÓW

INTERACTIO – POSIEDZENIE CAŁKOWICIE ZDALNE – 148. SESJA PLENARNA KR-U, 26.1.2022–27.1.2022

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – W kierunku bezemisyjnego transportu drogowego: rozwój infrastruktury paliw alternatywnych i wzmocnienie norm emisji CO₂

(2022/C 270/07)

Sprawozdawca:	Adrian TEBAN (RO/EPL), burmistrz miasta Cugir, okręg Alba
Dokument źródłowy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE COM(2021)559 final Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO ₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii COM(2021) 556 final Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategiczny plan wdrażania określający zestaw dodatkowych działań wspierających szybki rozwój infrastruktury paliw alternatywnych” COM(2021) 560 final

I. ZALECANE POPRAWKI

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii

COM(2021) 556 final

Poprawka 1

Motyw 9

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(9) [...] Zaostrzone normy redukcji emisji CO₂ są neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów. Docelowy zerowy poziom emisji dla parku pojazdów można osiągnąć za pomocą szeregu różnych dostępnych dziś i w przyszłości technologii. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, do których zaliczają się również wysokowydajne pojazdy hybrydowe typu plug-in, mogą nadal odgrywać rolę na ścieżce transformacji.</p>	<p>(9) [...] Zaostrzone normy redukcji emisji CO₂ są neutralne pod względem technologicznym, jeśli chodzi o osiągnięcie wyznaczonych w nich docelowych poziomów emisji dla parku pojazdów jedynie wtedy, gdy uwzględniają emisje CO₂ pochodzące z wykorzystywanego paliwa – generowane także na etapie jego produkcji. Docelowy zerowy poziom emisji dla parku pojazdów można osiągnąć za pomocą szeregu różnych dostępnych dziś i w przyszłości technologii. Pojazdy bezemisyjne obejmują obecnie pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi i inne pojazdy napędzane wodorem, a wciąż prowadzone są prace nad kolejnymi innowacyjnymi technologiami. Pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, do których zaliczają się również wysokowydajne pojazdy hybrydowe typu plug-in oraz pojazdy napędzane e-paliwami wyprodukowanymi ze źródeł odnawialnych, zaawansowanymi biopaliwami i biogazem, mogą nadal odgrywać rolę na ścieżce transformacji.</p>

Uzasadnienie

Niskoemisyjne pojazdy i paliwa takie jak zaawansowane biopaliwa należy rozpatrywać w kontekście regionalnym, w którym trudno jest wdrożyć bezemisyjne pojazdy elektryczne. Zob. poniższą poprawkę.

Poprawka 2

Dodać nowy motyw po motywie 9

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p>(9a) <i>Szczególne cechy regionów (takie jak położenie geograficzne i warunki klimatyczne) mogą utrudniać pełną elektryfikację samochodów i lekkich pojazdów transportu drogowego. W takich regionach pojazdy napędzane e-paliwami wyprodukowanymi ze źródeł odnawialnych lub biopaliwami i pojazdy hybrydowe, mimo że nie spełniają definicji zerowych emisji z rury wydechowej, mogłyby osiągać korzystniejsze i bardziej elastyczne ogólne wyniki w zakresie emisji CO₂ niż pojazdy o zerowych emisjach z rury wydechowej i z tego względu nie powinny być wyłączone z jednolitego rynku począwszy od 2035 r. Komisja Europejska powinna zatem poszukiwać możliwości uwzględnienia pojazdów napędzanych odnawialnymi e-paliwami lub biopaliwami i pojazdów hybrydowych przy określaniu docelowych poziomów emisji dla całego parku pojazdów, które to poziomy muszą zostać osiągnięte przez producentów pojazdów w odpowiednim czasie, zanim te wartości docelowe wejdą w życie. W odniesieniu do wspomnianych powyżej rodzajów regionów należy zapewnić szczegółowe wytyczne dotyczące sposobu osiągnięcia celu, jakim jest mobilność neutralna dla klimatu. Ponadto należy zapewnić tym regionom ukierunkowane wsparcie z różnych funduszy UE.</i></p>

Uzasadnienie

Należy wesprzeć regiony, w których warunki geograficzne lub klimatyczne utrudniają pełną elektryfikację pojazdów transportu drogowego.

Poprawka 3

Motyw 11

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(11) Poziomom docelowym określonym w zmienionych normach emisji CO₂ powinna towarzyszyć europańska strategia mająca na celu sprostanie wyzwaniom związanym ze zwiększeniem skali produkcji pojazdów bezemisyjnych i powiązanych technologii, a także z potrzebą podniesienia i zmiany kwalifikacji pracowników sektora oraz dywersyfikacji gospodarczej i restrukturyzacji działalności. W stosownych przypadkach należy rozważyć, czy nie należałoby udzielić wsparcia finansowego na poziomie UE i państw członkowskich w celu przyciągnięcia inwestycji prywatnych, w tym wykorzystując Europejski Fundusz Społeczny Plus, Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, fundusz innowacyjny, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz inne instrumenty wieloletnich ram finansowych i Next Generation EU, zgodnie z zasadami pomocy państwa. Zmienione zasady pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska i energii umożliwią państwom członkowskim wspieranie przedsiębiorstw w obniżaniu emisyjności ich procesów produkcji i stosowaniu bardziej ekologicznych technologii w kontekście nowej strategii przemysłowej.</p>	<p>(11) Poziomom docelowym określonym w zmienionych normach emisji CO₂ powinien towarzyszyć europański mechanizm sprawiedliwej transformacji sektora motoryzacyjnego i związanych z nim regionów mający na celu sprostanie wyzwaniom związanym ze zwiększeniem skali produkcji pojazdów bezemisyjnych, zieloną transformacją sektora motoryzacyjnego, sektorem dostaw dla przemysłu motoryzacyjnego i powiązanych technologii, a także z potrzebą podniesienia i zmiany kwalifikacji pracowników sektora oraz dywersyfikacji gospodarczej i restrukturyzacji działalności. W ramach tego europejskiego mechanizmu sprawiedliwej transformacji sektora motoryzacyjnego i związanych z nim regionów należy udzielić wsparcia finansowego na poziomie UE – w przyszłości dzięki dodatkowym funduszom, a obecnie poprzez skoordynowane wykorzystanie funduszy, takich jak Społeczny Fundusz Klimatyczny, Europejski Fundusz Społeczny Plus, Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, fundusz innowacyjny, Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności oraz inne instrumenty wieloletnich ram finansowych i Next Generation EU lub poprzez system sprawiedliwej transformacji InvestEU, zgodnie z zasadami pomocy państwa; wsparcie to należy uzupełnić stosownymi programami w poszczególnych państwach członkowskich. Zmienione zasady pomocy państwa w zakresie ochrony środowiska i energii umożliwią państwom członkowskim wspieranie przedsiębiorstw w obniżaniu emisyjności ich procesów produkcji i stosowaniu bardziej ekologicznych technologii w kontekście nowej strategii przemysłowej.</p>

Uzasadnienie

Wniosek ustawodawczy o tak daleko idących konsekwencjach dla pracowników, przemysłu i regionów musi przewidywać konkretny mechanizm sprawiedliwej transformacji dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i dostawczego, a także dla regionów, w których się ten przemysł znajduje. Konsekwencje wniosku będą odczuwalne przede wszystkim na szczeblu regionalnym, na którym konieczne jest przekwalifikowywanie siły roboczej we współpracy z przemysłem. Wspomniany mechanizm musi obejmować cały sektor motoryzacyjny i opierać się na danych, które jasno określałyby terytorialne oddziaływanie prawodawstwa.

Niniejsza poprawka powiązana jest z poprawkami 4 i 6.

Poprawka 4

Motyw 24

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(24) Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631 przeprowadzono ocenę możliwości przydzielenia dochodu z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program i stwierdzono, że znacznie zwiększyłyby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie nie pomogłyby bezpośrednio przemysłowi motoryzacyjnemu w przeprowadzeniu transformacji. Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy zatem nadal uznawać za dochody budżetu ogólnego Unii zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631.</p>	<p>(24) Zgodnie z wymogami art. 15 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2019/631 przeprowadzono ocenę możliwości przydzielenia dochodu z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji na specjalny fundusz lub odpowiedni program i stwierdzono, że znacznie zwiększyłyby to obciążenie administracyjne, a jednocześnie nie pomogłyby bezpośrednio przemysłowi motoryzacyjnemu w przeprowadzeniu transformacji. Dochody z opłat z tytułu przekroczenia poziomu emisji należy zatem nadal uznawać za dochody budżetu ogólnego Unii zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2019/631. Jednak europejski mechanizm sprawiedliwej transformacji sektora motoryzacyjnego i powiązanych z nim regionów musi zapewnić ukierunkowane finansowanie dla regionów z istniejących funduszy (o których mowa w motywie 11), w oparciu o szczegółowe mapowanie oddziaływania terytorialnego tego prawodawstwa. Podczas śródkresowej oceny wieloletnich ram finansowych zbada się w trybie priorytetowym możliwość połączenia środków z wyżej wymienionych źródeł w ramach europejskiego mechanizmu sprawiedliwej transformacji sektora motoryzacyjnego i powiązanych z nim regionów.</p>

Uzasadnienie

Europejski mechanizm sprawiedliwej transformacji sektora motoryzacyjnego i powiązanych z nim regionów jest niezbędny do wspierania sektora dostaw dla przemysłu motoryzacyjnego, który stanowi ważny sektor gospodarki w wielu regionach Europy. Być może producenci oryginalnego sprzętu (OEM) są lepiej przygotowani na nadchodzące zmiany, ale cały przemysł łańcucha dostaw, składający się głównie z MŚP, może nie dysponować strategicznymi i wewnętrznymi możliwościami finansowymi umożliwiającymi dostosowanie ich umiejętności i produkcji do zmian w łańcuchu wartości sektora motoryzacyjnego. Konieczne może okazać się wyasygnowanie dodatkowych środków na Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST) w porównaniu z obecnie uzgodnioną kwotą 17,5 mld EUR, aby FST mógł w wystarczającym stopniu uwzględnić głębokie zmiany, jakie przyniesie pakiet „Gotowi na 55”.

Niniejsza poprawka powiązana jest z poprawkami 3 i 6.

Poprawka 5

Artykuł 1 pkt 9

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>9) dodaje się art. 14a w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 14a</p> <p>Sprawozdanie z postępow</p> <p>Do dnia 31 grudnia 2025 r., a następnie co dwa lata, Komisja składa sprawozdanie z postępów w zakresie dążenia do bezemisyjnej mobilności drogowej. Sprawozdanie ma w szczególności na celu monitorowanie i ocenę konieczności wprowadzenia ewentualnych dodatkowych środków w celu ułatwienia transformacji, w tym środków o charakterze finansowym.</p> <p>W sprawozdaniu Komisja uwzględnia wszystkie czynniki, które przyczyniają się do poczynienia w sposób racjonalny pod względem kosztów postępów na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Obejmuje to wprowadzanie na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, postępy w osiąganiu celów dotyczących rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliwa zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, możliwości wykorzystania innowacyjnych technologii i zrównoważonych paliw alternatywnych do osiągnięcia mobilności neutralnej dla klimatu, wpływ na konsumentów, postępy w dialogu społecznym, a także aspekty mające na celu dalsze ułatwianie opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową.”;</p>	<p>9) dodaje się art. 14a w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 14a</p> <p>Sprawozdanie z postępow</p> <p>Do dnia 31 grudnia 2023 r., a następnie co dwa lata, Komisja składa sprawozdanie z postępów w zakresie dążenia do bezemisyjnej mobilności drogowej. Sprawozdanie ma w szczególności na celu monitorowanie i ocenę konieczności wprowadzenia ewentualnych dodatkowych środków w celu ułatwienia transformacji, w tym środków o charakterze finansowym. Ocena ta opiera się na ocenie oddziaływania terytorialnego, w ramach której określa się na poziomie NUTS 2 wyzwania stojące przed każdym regionem oraz sposoby ograniczenia związanego z nimi ryzyka.</p> <p>W sprawozdaniu Komisja uwzględnia wszystkie czynniki, które przyczyniają się do poczynienia w sposób racjonalny pod względem kosztów postępów na rzecz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. Obejmuje to wprowadzanie na rynek pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, postępy w osiąganiu celów dotyczących rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania paliwa zgodnie z wymogami rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, możliwości wykorzystania innowacyjnych technologii i zrównoważonych paliw alternatywnych do osiągnięcia mobilności neutralnej dla klimatu, postęp i oddziaływanie na poziomie regionalnym (NUTS II), wpływ na konsumentów, w tym tych ze słabszych grup społecznych, postępy w dialogu społecznym, a także aspekty mające na celu dalsze ułatwianie opłacalnego i społecznie sprawiedliwego przejścia na bezemisyjną mobilność drogową.”;</p>

Uzasadnienie

Wpływ prawodawstwa będzie odczuwalny głównie na poziomie regionalnym, a Komisja zajmie się wyzwaniami i zagrożeniami związanymi z tą transformacją poprzez szczegółowe mapowanie oddziaływania terytorialnego.

Poprawka 6

Artykuł 1 pkt 10 lit. b)

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>10) w art. 15 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>b) uchyla się ust. 2–5;</p>	<p>10) w art. 15 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>b) uchyla się ust. 2–4;</p> <p>c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>5. Aby nie pozostawić nikogo w tyle i uczynić tę transformację sprawiedliwą społecznie, Komisja proponuje mechanizm sprawiedliwej transformacji dla sektora motoryzacyjnego, obejmujący wielopoziomowy dialog z zainteresowanymi władzami lokalnymi i regionalnymi, z uwzględnieniem wpływu terytorialnego niniejszego rozporządzenia w zakresie transformacji sektora produkcji i dostaw w przemyśle motoryzacyjnym oraz wpływu na regionalne struktury gospodarcze i pracowników sektora motoryzacyjnego.</p>

Uzasadnienie

Chociaż obowiązujące rozporządzenie przewiduje ewentualne wprowadzenie programu pomocy finansowej na rzecz sprawiedliwej transformacji, aspekt ten należy skreślić we wniosku ustawodawczym. Pierwotna koncepcja finansowania sprawiedliwej transformacji poprzez opłaty ze tytułu przekroczenia poziomu emisji może nie wystarczyć do zapewnienia sprawiedliwej transformacji wszystkich regionów z rozwiniętym przemysłem motoryzacyjnym i może nie zapewnić stałej dostępności środków finansowych z budżetu.

Sam FST, z obecnie uzgodnioną kwotą wynoszącą 17,5 mld EUR, może również okazać się niewystarczający, aby sprostać wyzwaniom związanym z pakietem „Gotowi na 55”. Proponuje się zatem utworzenie mechanizmu koordynacji na rzecz sprawiedliwej transformacji sektora motoryzacyjnego i powiązanych z nim regionów, z wykorzystaniem potencjału istniejących funduszy.

Niniejsza poprawka powiązana jest z poprawkami 3 i 4.

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE

COM(2021)559 final

Poprawka 7

Motyw 9

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>[...] Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii.</p>	<p>[...] Cele oparte na odległości w odniesieniu do sieci TEN-T powinny zapewnić pełne pokrycie punktami ładowania elektrycznego głównych sieci drogowych Unii, a tym samym łatwe i bezproblemowe podróżowanie w całej Unii. W przypadku gdy ze względu na czynniki regionalne, takie jak położenie geograficzne lub gęstość zaludnienia, inwestycja w publicznie dostępną infrastrukturę okazuje się trudna, należy zapewnić możliwość wsparcia finansowego ze strony UE.</p>

Uzasadnienie

Aby zapewnić zgodność z transregionalnym charakterem sieci TEN-T, a także aby nie utrudniać spójności europejskiej, należy utrzymać podejście oparte na odległości, jednak przy zapewnieniu niezbędnego wsparcia finansowego z któregokolwiek z dostępnych funduszy UE. Dotyczy to zarówno prywatnych, jak i publicznych punktów ładowania.

Poprawka 8

Motyw 10

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie całkowitej liczby pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim z zastosowaniem wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania.</p>	<p>(10) Krajowe cele oparte na flocie należy ustalać na podstawie całkowitej liczby pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w danym państwie członkowskim – z marginesem do ustalenia na poziomie około 10–20 % – z zastosowaniem wspólnej metodyki uwzględniającej postęp technologiczny, jak np. zwiększenie zasięgu pojazdów elektrycznych czy zwiększenie penetracji rynku przez punkty szybkiego ładowania, które umożliwiają naładowanie większej liczby pojazdów na punkt niż punkty ładowania o normalnej mocy. W metodyce należy również uwzględnić poszczególne wzorce ładowania pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i pojazdów hybrydowych typu plug-in. Metodyka, w ramach której ustala się krajowe cele oparte na flocie na podstawie całkowitej maksymalnej mocy wyjściowej ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, powinna umożliwić elastyczność we wdrażaniu w państwach członkowskich poszczególnych technologii ładowania.</p>

Uzasadnienie

Całkowita liczba pojazdów elektrycznych zarejestrowanych w jednym państwie członkowskim nie jest wystarczająca jako kryterium, ponieważ nie uwzględnia np. pojazdów przyjeżdżających z innych państw, zwłaszcza w okresach wakacyjnych, ale również przy innych okazjach, takich jak ważne wydarzenia, targi itp.

Poprawka 9

Motyw 34

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>(34) Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu, aby uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości. Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp należących do Unii. Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. W takim przypadku wyspy powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym i do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.</p>	<p>(34) Cele te powinny uwzględniać rodzaje obsługiwanych statków oraz wolumeny ruchu tych poszczególnych rodzajów statków. Porty morskie o niskich wolumenach ruchu pewnych kategorii statków powinny być zwolnione z obowiązkowych wymogów dotyczących tych kategorii statków na podstawie minimalnego poziomu wolumenu ruchu, aby uniknąć instalowania niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości. Podobnie obowiązkowe cele nie powinny być ukierunkowane na maksymalny popyt, lecz na wystarczająco wysoką jego wielkość, aby uniknąć niedostatecznie wykorzystywanej przepustowości i uwzględnić charakterystykę operacyjną portu. Transport morski stanowi ważne ogniwo spójności i rozwoju gospodarczego wysp i regionów najbardziej oddalonych należących do Unii. Potencjał produkcji mocy elektrycznej na tych wyspach i w regionach najbardziej oddalonych może nie zawsze być wystarczający, aby zaspokoić zapotrzebowanie na energię niezbędną do zasilania energią elektryczną z lądu. W takim przypadku wyspy i regiony najbardziej oddalone powinny być zwolnione z tego wymogu, jeżeli nie zbudowano połączenia elektrycznego z lądem kontynentalnym lub krajami sąsiednimi i do czasu powstania takiego połączenia lub w przypadku występowania wystarczającej lokalnie wytwarzanej mocy ze źródeł czystej energii.</p>

Uzasadnienie

Nie wymaga uzasadnienia.

Poprawka 10

Motyw 37

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>[...] Należy dokonać przeglądu krajowych ram polityki, aby wyraźnie opisać w jaki sposób państwa członkowskie zaspokoją znacznie większe zapotrzebowanie na ogólnodostępną infrastrukturę ładowania i tankowania wyrażoną w obowiązkowych celach. Zmienione ramy powinny również uwzględniać wszystkie rodzaje transportu, w tym te, dla których nie istnieją obowiązkowe cele w zakresie wdrażania.</p>	<p>[...] Należy dokonać przeglądu krajowych ram polityki, aby wyraźnie opisać w jaki sposób państwa członkowskie zaspokoją znacznie większe zapotrzebowanie na ogólnodostępną infrastrukturę ładowania i tankowania wyrażoną w obowiązkowych celach. Przegląd ten powinien opierać się na analizie terytorialnej, określającej zróżnicowane potrzeby różnych podmiotów szczebla niższego niż krajowy, i powinien uwzględniać wiedzę fachową na szczeblu lokalnym i regionalnym oraz strategię rozwoju infrastruktury tankowania, które zostały już opracowane przez władze lokalne i regionalne. Zmienione ramy powinny również uwzględniać wszystkie rodzaje transportu, w tym te, dla których nie istnieją obowiązkowe cele w zakresie wdrażania.</p>

Uzasadnienie

Określenie krajowych ram polityki na rzecz rozwoju paliw alternatywnych musi opierać się na podejściu faktycznie bazującym na wielopoziomowym sprawowaniu rządów, aby w pełni uwzględnić interesy władz lokalnych i regionalnych oraz ich strategie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, które już istnieją w różnych planach zrównoważonej mobilności miejskiej lub w innych regionalnych strategiach mobilności.

Poprawka 11

Motyw 39

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
(39) Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim rozwój i wdrażanie zmienionych krajowych ram polityki za pomocą wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi.	(39) Komisja powinna ułatwiać państwom członkowskim rozwój i wdrażanie zmienionych krajowych ram polityki za pomocą wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi oraz władzami regionalnymi i lokalnymi.

Uzasadnienie

Wniosek w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych powinien uwzględniać ramy wielopoziomowego sprawowania rządów. Tego rodzaju ramy mogłyby zapewnić koordynację wdrażania w państwach członkowskich i usuwanie ewentualnych braków.

Poprawka 12

Motyw 42

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
[...] państwa członkowskie powinny ustanowić i utrzymywać odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów na szczeblu lokalnym.	[...] państwa członkowskie powinny ustanowić i utrzymywać odpowiednie instrumenty służące do propagowania tworzenia infrastruktury ładowania i tankowania, przeznaczonej również dla flot własnych środków transportowych, w szczególności dla czystych ekologicznie i bezemisyjnych autobusów na szczeblu lokalnym, i umożliwiającej szybkie ładowanie oraz doładowanie nocne, dostępne dla wszystkich operatorów transportu publicznego.

Uzasadnienie

Operatorzy transportu publicznego muszą mieć możliwość tankowania swojej floty, zarówno w przypadku ładowania nocnego, jak i szybkiego ładowania w przypadku transportu na duże odległości. Należy zapewnić publiczny dostęp do tego rodzaju infrastruktury, do czego potrzebne są środki polityczne i zachęty.

Poprawka 13

Dodać nowy motyw po motywie 45

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	(45a) <i>Instrukcja obsługi punktów ładowania dla użytkowników powinna być jak najbardziej ujednolicona, poszczególne etapy ustandaryzowane, a samo korzystanie intuicyjne i łatwe do zrozumienia dzięki znakom graficznym; powinien też być możliwy wybór języka. Należy zapewnić kompatybilność z systemami operacyjnymi powszechnie używanych urządzeń elektronicznych (np. smartfonu, tabletu).</i>

Uzasadnienie

Aby korzystanie z punktów ładowania było jak najprostsze i jak najszybsze, sam proces ten powinien być prosty i ustandaryzowany oraz powinien uwzględniać m.in. tych użytkowników, którzy nie znają języka danego kraju.

Poprawka 14

Motyw 47

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
(47) Ważne jest, aby wszystkim podmiotom w ekosystemie elektromobilności umożliwić łatwą interakcję za pomocą środków cyfrowych, aby zapewnić najlepszą jakość usług dla użytkownika końcowego. Wymaga to zapewnienia unikalnych identyfikatorów odpowiednich podmiotów w łańcuchu wartości. W tym celu państwa członkowskie powinny wyznaczyć organizację ds. rejestracji identyfikacji, która będzie wydawać niepowtarzalne kody identyfikacyjne w celu identyfikacji przynajmniej operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności i która będzie zarządzać tymi kodami. Organizacja ds. rejestracji identyfikacji powinna: gromadzić informacje na temat kodów identyfikacyjnych w dziedzinie elektromobilności, które znajdują się już w użyciu w danym państwie członkowskim; w stosownych przypadkach wydawać nowe kody identyfikacyjne w dziedzinie elektromobilności operatorom punktów ładowania i dostawcom usług w zakresie mobilności na podstawie wspólnej ogólnounijnej uzgodnionej zasady formatowania kodów identyfikacyjnych w dziedzinie elektromobilności; umożliwiać wymianę i weryfikować niepowtarzalność tych kodów w dziedzinie elektromobilności za pomocą ewentualnego przyszłego wspólnego repozytorium rejestracji na potrzeby identyfikacji. Komisja powinna wydawać wytyczne techniczne dotyczące struktury takiej organizacji na podstawie działania wspierającego program „Gromadzenie danych dotyczących punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych związanych z podmiotami działającymi w dziedzinie elektromobilności” (IDACS).	(47) Ważne jest, aby wszystkim podmiotom w ekosystemie elektromobilności umożliwić łatwą interakcję za pomocą środków cyfrowych, aby zapewnić najlepszą jakość usług dla użytkownika końcowego. Wymaga to zapewnienia unikalnych identyfikatorów odpowiednich podmiotów w łańcuchu wartości. Zakres podmiotów powinien być zdefiniowany jak najszerszej i obejmować w szczególności producentów i dystrybutorów energii. W tym celu państwa członkowskie powinny wyznaczyć organizację ds. rejestracji identyfikacji, która będzie wydawać niepowtarzalne kody identyfikacyjne w celu identyfikacji przynajmniej operatorów punktów ładowania i dostawców usług w zakresie mobilności i która będzie zarządzać tymi kodami. Organizacja ds. rejestracji identyfikacji powinna: gromadzić informacje na temat kodów identyfikacyjnych w dziedzinie elektromobilności, które znajdują się już w użyciu w danym państwie członkowskim; w stosownych przypadkach wydawać nowe kody identyfikacyjne w dziedzinie elektromobilności operatorom punktów ładowania i dostawcom usług w zakresie mobilności na podstawie wspólnej ogólnounijnej uzgodnionej zasady formatowania kodów identyfikacyjnych w dziedzinie elektromobilności; umożliwiać wymianę i weryfikować niepowtarzalność tych kodów w dziedzinie elektromobilności za pomocą ewentualnego przyszłego wspólnego repozytorium rejestracji na potrzeby identyfikacji. Komisja powinna wydawać wytyczne techniczne dotyczące struktury takiej organizacji na podstawie działania wspierającego program „Gromadzenie danych dotyczących punktów ładowania/tankowania paliw alternatywnych oraz niepowtarzalnych kodów identyfikacyjnych związanych z podmiotami działającymi w dziedzinie elektromobilności” (IDACS). Głównym celem powinna być współpraca międzysektorowa w celu uzyskania jak największej synergii.

Uzasadnienie

Należy zadbać o to, by wszystkie zaangażowane podmioty współpracowały i poczuwały się do odpowiedzialności za swój wkład w ogólny proces usług na rzecz klientów i w funkcjonowanie punktów ładowania.

Poprawka 15

Motyw 54

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>[...] Do końca 2026 r. Komisja powinna zatem przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia, w szczególności pod kątem celów określonych w odniesieniu do punktów ładowania elektrycznego pojazdów ciężkich, a także celów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych dla bezemisyjnych statków wodnych i powietrznych w transporcie wodnym i w lotnictwie.</p>	<p>[...] Komisja powinna ocenić wpływ niniejszego rozporządzenia najpóźniej dwa lata po jego wejściu w życie na podstawie jasno określonych celów, uwzględniając pełny cykl życia emisji z pojazdów dla każdej technologii oraz jego wpływ na emisje CO₂ z transportu drogowego, a także wpływ każdej technologii na konsumentów (całkowity koszt własności). Do końca 2026 r. Komisja powinna również przeprowadzić przegląd niniejszego rozporządzenia, w szczególności pod kątem celów określonych w odniesieniu do punktów ładowania elektrycznego pojazdów ciężkich, a także celów dotyczących infrastruktury paliw alternatywnych dla bezemisyjnych statków wodnych i powietrznych w transporcie wodnym i w lotnictwie.</p>

Uzasadnienie

Ocena rozporządzenia powinna opierać się na konkretnych kryteriach, w związku z czym należy odnieść się do jasno określonych celów.

Poprawka 16

Artykuł 1 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się mechanizm sprawozdawczości na potrzeby rozwoju współpracy i zapewnienia dokładnego śledzenia postępów. Mechanizm ten obejmuje stosowanie usystematyzowanej, przejrzystej metody iteracyjnej z udziałem Komisji i państw członkowskich do celów zakończenia prac nad krajowymi ramami polityki oraz ich późniejszego wdrożenia i powiązanych działań Komisji.</p>	<p>3. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się mechanizm sprawozdawczości na potrzeby rozwoju współpracy i zapewnienia dokładnego śledzenia postępów. Mechanizm ten obejmuje stosowanie usystematyzowanej, przejrzystej i opartej na wielopoziomowym sprawowaniu rządów metody iteracyjnej z udziałem Komisji i państw członkowskich do celów zakończenia prac nad krajowymi ramami polityki, z uwzględnieniem opracowanych już przez władze lokalne i regionalne lokalnych i regionalnych strategii na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, oraz późniejszego wdrożenia tych ram i powiązanych działań Komisji.</p>

Uzasadnienie

Określenie krajowych ram polityki na rzecz rozwoju paliw alternatywnych musi opierać się na podejściu faktycznie opartym na wielopoziomowym sprawowaniu rządów, aby w pełni uwzględnić interesy władz lokalnych i regionalnych oraz ich strategie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, które już istnieją w różnych planach zrównoważonej mobilności miejskiej lub w innych regionalnych strategiach dotyczących mobilności.

Poprawka 17

Artykuł 3

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> — ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich były oddawane do użytku w stopniu proporcjonalnym do stopnia upowszechnienia lekkich pojazdów elektrycznych; — oddawane do użytku na ich terytorium ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich zapewniały wystarczającą moc wyjściową dla tych pojazdów. <p>W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby na koniec każdego roku począwszy od roku, o którym mowa w art. 24, łącznie zostały spełnione następujące cele dotyczące mocy wyjściowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania; oraz b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 0,66 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania. <p>2. [...]</p> <p>3. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).</p>	<p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby:</p> <ul style="list-style-type: none"> — ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich były oddawane do użytku w stopniu proporcjonalnym do stopnia upowszechnienia lekkich pojazdów elektrycznych; — oddawane do użytku na ich terytorium, rozmiszczone w geograficznie wyważony sposób, ogólnodostępne stacje ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich zapewniały wystarczającą moc wyjściową dla tych pojazdów. <p>W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby na koniec każdego roku począwszy od roku, o którym mowa w art. 24, łącznie zostały spełnione następujące cele dotyczące mocy wyjściowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie akumulatorowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania; oraz b) w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu hybrydowego zasilanego prądem sieciowym zarejestrowanego na terytorium danego państwa członkowskiego – zapewnienie całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 0,66 kW za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania. <p>2. [...]</p> <p>3. Przy budowie i promowaniu infrastruktury ładowania w rozumieniu ust. 2 państwa członkowskie uwzględniają również cele art. 174 TFUE oraz zapewniają dostępność na mniej zaludnionych obszarach.</p> <p>4. Sąsiadujące państwa członkowskie zapewniają, aby w przypadku transgranicznych odcinków bazowej i kompleksowej sieci TEN-T nie przekraczano maksymalnych odległości, o których mowa w lit. a) i b).</p>

Uzasadnienie

Aby promować alternatywne mechanizmy napędowe, niezbędna infrastruktura ładowania musi być również dostępna poza sieciami TEN-T na obszarach, gdzie liczba użytkowników jest niższa ze względu na mniejszą gęstość zaludnienia i gdzie rozwój tej infrastruktury przez inwestycje prywatne jest mniej rentowny.

Poprawka 18

Artykuł 3 ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>2. Państwa członkowskie zapewniają minimalny zasięg ogólnodostępnych punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich w sieci drogowej na swoim terytorium. W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby:</p> <p>a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:</p> <p>i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;</p> <p>(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;</p> <p>b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:</p> <p>(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 300 kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;</p> <p>(ii) do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.</p>	<p>2. Państwa członkowskie zapewniają minimalny zasięg ogólnodostępnych punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów lekkich w sieci drogowej na swoim terytorium. W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby:</p> <p>a) wzdłuż sieci bazowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:</p> <p>(i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 500 kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 250 kW;</p> <p>(ii) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 900 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 250 kW;</p> <p>b) wzdłuż sieci kompleksowej TEN-T ogólnodostępne strefy ładowania przeznaczone dla pojazdów lekkich i spełniające następujące wymogi zostały rozmieszczone w każdym kierunku jazdy tak, aby maksymalna odległość między takimi strefami wynosiła 60 km:</p> <p>(i) do dnia 31 grudnia 2030 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 500 kW i będzie zawierać co najmniej jedną stację ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 250 kW;</p> <p>(ii) do dnia 31 grudnia 2035 r. każda strefa ładowania zapewni moc wyjściową na poziomie co najmniej 900 kW i będzie zawierać co najmniej dwie stacje ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 250 kW.</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p>c) <i>W należyście uzasadnionych przypadkach w regionach o określonych szczególnych cechach, takich jak położenie geograficzne, trudna topografia lub gęstość zaludnienia, i gdy wymóg oparty na odległości jest trudny do uzasadnienia z punktu widzenia kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, można zainstalować niższą moc wyjściową, jednak każda strefa ładowania musi oferować moc wyjściową wynoszącą co najmniej 300 kW i obejmować co najmniej jedną stację ładowania o mocy wyjściowej wynoszącej co najmniej 150 kW. Państwa członkowskie zgłaszają takie wyłączenia Komisji Europejskiej.</i></p>

Uzasadnienie

W niedawnym badaniu przeprowadzonym przez Parlament Europejski ⁽¹⁾ stwierdzono, że sugerowana moc ładowania punktów ładowania w sieci TEN-T i węzłach miejskich jest zbyt niska. Mogłoby to utrudnić upowszechnianie się pojazdów elektrycznych.

Jeśli chodzi o wyłączenia, są one konieczne, ponieważ podejście do lokalizacji infrastruktury ładowania oparte wyłącznie na odległości nie jest spójne z lokalnymi i regionalnymi potrzebami w zakresie infrastruktury tankowania. Ustalenie tych samych celów uzależnionych od odległości i celów w zakresie obciążenia związanego z ładowaniem w całej Unii nie uwzględni różnic regionalnych (gęstość zaludnienia, położenie geograficzne).

Poprawka 19

Art. 4 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>[...]</p> <p>d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW;</p> <p>e) do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 1 200 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW.</p>	<p>[...]</p> <p>d) do dnia 31 grudnia 2025 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 900 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 300 kW;</p> <p>e) do dnia 31 grudnia 2030 r. w każdym węźle miejskim zainstalowano ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów ciężkich zapewniające łączną moc wyjściową na poziomie co najmniej 2 000 kW dzięki stacjom ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 300 kW.</p>

⁽¹⁾ Research for TRAN Committee – Alternative fuel infrastructures for heavy-duty vehicles | Think Tank | European Parliament (europa.eu).

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p>f) <i>W należyście uzasadnionych przypadkach w regionach o określonych szczególnych cechach, takich jak położenie geograficzne, trudna topografia lub gęstość zaludnienia, i gdy wymóg oparty na odległości jest trudny do uzasadnienia z punktu widzenia kosztów i korzyści społeczno-gospodarczych, można zainstalować niższą moc wyjściową, jednak każda strefa ładowania musi oferować łączną moc wyjściową wynoszącą co najmniej 600 kW dla pojazdów ciężkich i indywidualną moc wyjściową na poziomie co najmniej 150 kW. Państwa członkowskie zgłaszają takie wyłączenia Komisji Europejskiej.</i></p>

Uzasadnienie

Takie samo jak w przypadku poprawki 18.

Poprawka 20

Artykuł 6 ust. 1

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. na ich terytorium zainstalowano minimalną liczbę ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru.</p> <p>W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2030 r. ogólnodostępne stacje tankowania wodoru o minimalnej przepustowości 2 t/dzień, wyposażone w dystrybutor pod ciśnieniem co najmniej 700 barów rozmieszczono wzdłuż bazowej i kompleksowej sieci TEN-T maksymalnie co 150 km. [...]</p>	<p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2027 r. na ich terytorium zainstalowano minimalną liczbę ogólnodostępnych stacji tankowania wodoru.</p> <p>W tym celu państwa członkowskie zapewniają, aby do dnia 31 grudnia 2027 r. ogólnodostępne stacje tankowania wodoru o minimalnej przepustowości 4 t/dzień, wyposażone w dystrybutor pod ciśnieniem co najmniej 700 barów rozmieszczono wzdłuż bazowej i kompleksowej sieci TEN-T maksymalnie co 150 km. [...]</p>

Uzasadnienie

W wielu państwach członkowskich i regionach istnieją już projekty dotyczące samochodów ciężarowych napędzanych wodorem. Takie projekty pilnie potrzebują pewności planowania. Należy zatem przewidzieć wcześniejszy horyzont czasowy i większą przepustowość.

Poprawka 21

Artykuł 13 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały, w stosownych przypadkach, interesy organów regionalnych i lokalnych, w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy zainteresowanych stron.</p>	<p>3. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe ramy polityki uwzględniały interesy organów regionalnych i lokalnych, w szczególności gdy chodzi o infrastrukturę ładowania i tankowania paliw na potrzeby transportu publicznego, a także interesy zainteresowanych stron. Krajowe ramy polityki obejmują mechanizm konsultacji ze szczeblem niższym niż krajowy w celu włączenia stałego przepływu informacji zwrotnych od szczebla lokalnego do odpowiednich strategii państw członkowskich na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Infrastruktura paliw alternatywnych musi być dostępna we wszystkich regionach. W związku z tym, aby zapewnić spójność Unii, należy uwzględnić cele w zakresie rozwoju regionalnej (NUTS 2) infrastruktury paliw alternatywnych.</p>

Uzasadnienie

Chociaż w motywach 16 i 38 zwrócono uwagę na potrzebę wpisania wielopoziomowego podejścia do krajowych ram polityki, nie zostało to bliżej zdefiniowane w odpowiednim artykule, co stanowiłoby straconą okazję do włączenia do krajowych ram polityki mechanizmu konsultacji z władzami lokalnymi i regionalnymi, który umożliwiłby uwzględnianie cennych informacji zwrotnych od szczebla regionalnego w odpowiednich strategiach państw członkowskich dotyczących rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i zwiększyłby jej ogólną spójność.

Poprawka 22

Artykuł 13 ust. 4

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>4. W razie konieczności państwa członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. [...]</p>	<p>4. Państwa członkowskie współpracują ze sobą, w drodze konsultacji lub wspólnych ram polityki, w celu zapewnienia spójności i koordynacji ze szczeblem niższym niż krajowy środków wymaganych do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia oraz zgodności tych środków z zasadami pomocniczości oraz wielopoziomowego sprawowania rządów. [...]</p>

Uzasadnienie

Takie samo jak w przypadku poprawki 21.

II. ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

Sprawiedliwa transformacja

1. Podkreśla, że należy przeprowadzić badania dotyczące skutków i tendencji w zakresie zatrudnienia związanych z przejściem na neutralny dla klimatu przemysł motoryzacyjny oraz te skutki i tendencje opisać. Komisja powinna zatem ocenić terytorialny wpływ omawianego rozporządzenia na przemysł motoryzacyjny, pracowników i regiony.
2. Podkreśla, że przestawienie europejskiego sektora motoryzacyjnego na pojazdy bezemisyjne jest jak dotąd najbardziej kompleksową zmianą strukturalną tej branży, mającą liczne konsekwencje dla pracowników, dostawców i koncernów samochodowych w Europie. Mając na uwadze tę istotną transformację jednej z kluczowych branż europejskich, KR wzywa Komisję Europejską do zainicjowania całościowego i długoterminowego dialogu strategicznego na temat transformacji sektora motoryzacyjnego w UE z wszystkimi zainteresowanymi stronami (producentami, dostawcami części i komponentów, związkami zawodowymi, środowiskiem akademickim, stowarzyszeniami ekologicznymi, organizacjami pozarządowymi, społeczeństwem obywatelskim, regionami i miastami itp.) w celu politycznego monitorowania, analizowania i wspierania zmian strukturalnych w tym sektorze. Popiera istniejące formy współpracy na szczeblu UE, angażujące władze regionalne i lokalne, takie jak Sojusz na rzecz Umiejętności w Branży Motoryzacyjnej, skupiający się na przekwalifikowaniu i podnoszeniu kwalifikacji pracowników sektora motoryzacyjnego, rozwijaniu systemów informacji i wspieraniu dialogu między wszystkimi odpowiednimi partnerami i zainteresowanymi stronami w tym sektorze.
3. Popiera opracowanie konkretnych planów dotyczących przekwalifikowywania i podnoszenie kwalifikacji, szkolenia i realokacji pracowników w unijnym sektorze motoryzacyjnym, w szczególności w regionach najbardziej dotkniętych transformacją.
4. Popiera udostępnienie środków publicznych na program sprawiedliwej transformacji dla ekosystemu motoryzacyjnego. Wzorem dla niego powinna być obecna platforma sprawiedliwej transformacji. Finansowanie planów regionalnych za pośrednictwem mechanizmu sprawiedliwej transformacji, w tym specjalnego Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji, przynosi dziś korzyści milionom pracowników w wysokoemisyjnych sektorach przemysłowych, takich jak górnictwo węgla.
5. Wzywa Komisję do ustanowienia „europejskiego mechanizmu sprawiedliwej transformacji sektora motoryzacyjnego i regionów o rozwiniętym przemyśle motoryzacyjnym”, który powinien opierać się na funduszach europejskich, i do zadbania o to, by był on odpowiedzią na wyzwania pojawiające się w regionach najbardziej dotkniętych transformacją i dotarł do wszystkich MSP w łańcuchu dostaw z myślą o dostosowaniu się do zmian w łańcuchu wartości w sektorze motoryzacyjnym.
6. Taki mechanizm sprawiedliwej transformacji powinien opierać się na następujących zasadach:
 - a) Odpowiednie zasoby

b) Wsparcie polityczne i wymiana najlepszych praktyk

c) Planowanie transformacji i dialog społeczny

Środki przydzielone w ramach mechanizmu muszą być kierowane bezpośrednio do dotkniętej kryzysem siły roboczej i w przejrzysty sposób rozdzielane za pośrednictwem regionów i miast w ścisłej współpracy z organami publicznymi posiadającymi kompetencje w zakresie szkoleń i uczenia się przez całe życie. Nie powinny służyć ratowaniu przedsiębiorstw motoryzacyjnych, lecz powinny być publiczną inwestycją w podnoszenie kwalifikacji, dywersyfikację i kształcenie siły roboczej.

7. Popiera inicjatywę sojuszu regionów na rzecz sprawiedliwej transformacji europejskiego przemysłu motoryzacyjnego i branży części samochodowych. Regiony te, w których silnie rozwinięty jest sektor motoryzacyjny, chcą aktywnie zadbać o to, by żaden region nie pozostał w tyle i by nowy, zrównoważony i zasilany paliwem alternatywnym system mobilności był przystępny cenowo i dostępny dla wszystkich obywateli we wszystkich regionach. KR w pełni popiera wniosek sojuszu w sprawie mechanizmu sprawiedliwej transformacji dla regionów zależnych od przemysłu motoryzacyjnego, tak by mogły zmierzyć się ze zmianami w tym sektorze.

8. Podkreśla, że inwestycje w kształcenie zawodowe i w kształcenie w zakresie zaawansowanych technologii niezbędne w odniesieniu do nowych umiejętności w zakresie elektromobilności powinny być udostępniane na szczeblach lokalnych i regionalnych.

9. Popiera utrzymanie nowych operacji w zakresie alternatywnej mobilności tego samego przedsiębiorstwa motoryzacyjnego na tym samym terytorium i priorytetowe traktowaniu istniejących zakładów.

Infrastruktura paliw alternatywnych

10. Uważa, że uruchomienie infrastruktury ładowania i tankowania dla alternatywnych mechanizmów napędowych w połączeniu z nowymi normami emisji CO₂, zwłaszcza z upowszechnieniem elektromobilności, jest kluczowym warunkiem osiągnięcia celów klimatycznych na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym. Jednak zobowiązania przewidziane dotychczas przez UE, jeśli chodzi o zapotrzebowanie na infrastrukturę ładowania i tankowania, nie są jak dotąd wystarczające, by sprostać temu zadaniu.

11. Z zadowoleniem przyjmuje to, że przekształcając dyrektywę w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w odnośne rozporządzenie, Komisja po raz pierwszy proponuje obowiązkowe ogólnounijne, jednolite i przede wszystkim międzymodalne minimalne wymogi dotyczące tej infrastruktury w państwach członkowskich.

12. Popiera pełną dekarbonizację sektora transportu drogowego do 2050 r.

13. Podkreśla, że aby móc osiągnąć cel, jakim jest dopuszczanie od 2035 r. do ruchu w UE tylko pojazdów bezemisyjnych, producenci muszą być zasadniczo otwarci na różne rodzaje napędu i rozwiązania techniczne.

14. Zgodnie z zasadą neutralności technologicznej Komisja musi zapewnić konkurencję w zakresie technologii, a także alternatywne rozwiązania dla obszarów wiejskich i oddalonych, takie jak zaawansowane biopaliwa (zob. kryteria zrównoważonego rozwoju dotyczące biopaliw w załączniku IX do dyrektywy w sprawie energii odnawialnej).

15. Wzywa do oceny biopaliw pod kątem intensywności emisji gazów cieplarnianych⁽²⁾; w ocenie tej należy uwzględnić cały cykl życia biopaliw oraz wpływ na zmiany użytkowania gruntów, czynniki odnoszące się do pośredniej zmiany użytkowania gruntów, różnorodność biologiczną oraz bezpieczeństwo żywnościowe.

16. Szczególną uwagę należy zwrócić na:

- publiczne punkty ładowania na obszarach miejskich, na których coraz większa liczba pojazdów elektrycznych nie będzie miała dostępu do prywatnych miejsc parkingowych,
- publiczne punkty ładowania na obszarach oddalonych i wiejskich.

17. Wzywa do promowania znajdującego się w dynamicznej fazie rozwoju wykorzystania wodoru w transporcie drogowym oraz do stworzenia niezbędnych warunków dla wystarczająco kompleksowej sieci punktów tankowania wodoru, gdy tylko dostępne będą potrzebne rozwiązania techniczne i znany będzie popyt. Lata 2027 i 2035 mogą naturalnie stać się celami pośrednimi planu działania zawierającego odpowiednie środki. Środki te obejmują również opracowanie niezbędnych przepisów i decyzji. Jeżeli jednak z powodu szczególnych cech regionu (np. położenia geograficznego lub gęstości zaludnienia) nie sposób w kontekście ogólnych korzyści społeczno-gospodarczych uzasadnić określonych wymogów, należy w odpowiednio umotywowanych przypadkach umożliwić przyznawanie odstępstw.

⁽²⁾ *The land use change impact of biofuels consumed in the EU. Quantification of area and greenhouse gas impacts* https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf.

18. Podkreśla potrzebę istnienia specjalnej infrastruktury dla pojazdów ciężkich, w szczególności transportu publicznego.
19. Niezbędny jest łatwy dostęp do inteligentnego i szybkiego ładowania, a także informacje na temat dostępności stacji ładowania, rozwiązań płatniczych, opłat za ładowanie (przejrzystość cen) itp.
20. Apeluje, by przy ukierunkowywaniu inwestycji w alternatywne systemy napędu drogowego priorytetowo traktować środki służące przeniesieniu transportu towarowego na kolejowy.

Uwagi ogólne

21. Przyjmuje z zadowoleniem zamiar zajęcia się normami emisji z pojazdów z myślą o osiągnięciu celu dotyczącego neutralności emisyjnej. Samochody osobowe i dostawcze mają – w wartościach bezwzględnych – największy udział w emisjach CO₂ w transporcie, a średnie emisje z samochodów z silnikami spalinowymi rosną.
22. Podkreśla problem rynków samochodów używanych zanieczyszczających środowisko w państwach członkowskich Europy Środkowo-Wschodniej, przenoszących toksyczne zanieczyszczenia i problemy związane z ucieczką emisji do mniej rozwiniętych regionów. Osłabia to spójność UE i jest sprzeczne z podstawową wartością mówiącą, że wszyscy obywatele UE mają równe prawo do czystego powietrza. Komisja powinna zatem zadbać o ograniczenie przepływu starych pojazdów zanieczyszczających środowisko w sposób zapewniający ochronę środowiska i zdrowia publicznego oraz zgodny z zasadami jednolitego rynku.
23. Proponuje takie opracowanie nowej normy Euro7/VII, by była dostosowana do istniejących już możliwości technicznych w zakresie zmniejszenia zanieczyszczenia. Zasadniczo wymogi normy Euro 7/VII nie powinny podważać niezbędnych wysokich kosztów innowacji ponoszonych przez sektor z związku z pracami nad nowymi rodzajami napędu, które mają przyczynić się do osiągnięcia celów klimatycznych.
24. Z uwagi na potencjalny wpływ omawianego rozporządzenia na władze lokalne i regionalne KR podkreśla, jak ważne jest, by współpracodawcy informowali go o wszelkich zmianach w pierwotnym wniosku wprowadzanych na każdym etapie procedury ustawodawczej, w tym w trakcie negocjacji trójstronnych, zgodnie z zasadą lojalnej współpracy, co pozwoli KR-owi na właściwe skorzystanie z jego prerogatyw traktatowych (art. 91 TFUE).
25. Uważa, że oba projekty rozporządzeń są zgodne z wymogami zasad proporcjonalności i pomocniczości. Wartość dodana działań UE w omawianej dziedzinie oraz stosowność wybranych przez Komisję podstaw prawnych są jasne i spójne. Ubolewa jednak nad tym, że wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (COM(2021) 559) nie zawiera tabeli oceny zgodności z zasadą pomocniczości – w przeciwieństwie do innych wniosków przedstawionych w pakiecie „Gotowi na 55”. Odnotowuje, że w wyznaczonym terminie, który upłynął 8 listopada 2021 r., dwa parlamenty narodowe wydały uzasadnioną opinię w sprawie nieprzestrzegania zasady pomocniczości.

Bruksela, dnia 26 stycznia 2022 r.

Apostolos TZITZIKOSTAS

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów
