

Bruselj, 8.3.2021
COM(2021) 103 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU
o uporabi Direktive 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva

{SWD(2021) 49 final}

1. Uvod

Evropska unija je zavezana doseganju najvišjih ravni varstva podnebja in okolja. Zato je povečanje proizvodnje, uvajanja in uporabe trajnostnih alternativnih goriv ključna prednostna naloga evropskih prometnih, energetskih in podnebnih politik. Vzpostavitev gostega, razširjenega in zanesljivega omrežja infrastrukture za alternativna goriva, enostavnega za uporabo in za vse načine prevoza, je ključni element za uresničitev cilja podnebne nevtralnosti do leta 2050 in za prispevanje k cilju ničelnega onesnaževanja, kot je določen v evropskem zelenem dogovoru¹. To omrežje bo pomemben dejavnik za uvajanje brezemisijjskih in nizkoemisijjskih vozil, plovil in zrakoplovov na trg². Z evropskim zelenim dogovorom je za cestni promet določen cilj, da bo do leta 2025 na voljo vsaj milijon javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest, pri čemer ta cilj pomeni odskočno desko za veliko obsežnejšo potrebno vzpostavitev take infrastrukture do leta 2030, ki je predvidena v strategiji za trajnostno in pametno mobilnost.³ Strategija določa pomembne in ambiciozne mejnike za povečanje proizvodnje, uvajanja in uporabe trajnostnih alternativnih goriv pri vseh načinih prevoza do let 2030 in 2050, po potrebi tudi za uvedbo potrebne infrastrukture.

V tem poročilu so predstavljeni rezultati ocene ukrepov, ki so jih države članice sprejele pri izvajanju Direktive (EU) 2014/94 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, ter razvoj trgov za alternativna goriva in infrastrukture za alternativna goriva v Uniji. To poročilo je v skladu z določbami člena 10(3) navedene direktive, v skladu s katerim mora Komisija vsaka tri leta predložiti poročilo o izvajanju Direktive, prvič pa 18. novembra 2020.

Poročilo temelji na obsežni informacijski podlagi. Komisija je temeljito ocenila nacionalna poročila o izvajanju, ki so jih države članice predložile v skladu s to direktivo⁴, pri čemer je pri pripravi navedene ocene sodelovala z državami članicami. V okviru tekočega ocenjevanja navedene direktive je izvedla tudi zunanjo podporno študijo⁵. Poleg tega je posodobila poročilo o stanju na področju prometnih sistemov za alternativna goriva v EU⁶. Te ocene so objavljene skupaj s tem poročilom.

Te ocene kažejo, da bi se s polnim izvajanjem načrtovanih ciljev in ukrepov držav članic do leta 2030 vzpostavila infrastruktura, ki bi lahko – glede na združene podatke – podpirala vozni park vozil na alternativna goriva, ki je v skladu z napovedmi v okviru poti do 40-odstotnega⁷ skupnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v EU. Vendar sedanje vzpostavljanje ne napreduje v smeri celovite in popolne pokritosti z omrežjem infrastrukture, ki je enostavna za uporabo, po vsej Uniji, saj še vedno obstajajo velike razlike med načrti držav članic, poleg tega so načini prevoza, ki niso cestni prevoz, izključeni ali premalo zastopani. Poleg tega je bila z načrtom za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030⁸ zvišana raven ambicioznosti, saj je bil cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v EU do leta 2030

¹ COM(2019) 640 final.

² V nadaljevanju tega poročila se pojem „vozila“ nanaša na vse vrste vozil, vključno z avtomobili, tovornjaki, avtobusi, vlaki, zrakoplovi, ladjami, trajekti itd., kot je ustrezno v danem okviru in če ni določeno drugače.

³ COM(2020) 789 final

⁴ SWD o nacionalnih poročilih o izvajanju.

⁵ Podporna študija za oceno.

⁶ <https://op.europa.eu/sl/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1>.

⁷ Opredeljeno v okviru podnebne in energetske politike do leta 2030.

⁸ COM(2020) 562.

zvišan na 55 %, torej bo treba precej znatneje povečati število brezemisijских in nizkoemisijских vozil ter ustrezno vzpostaviti infrastrukturo.

To poročilo poudarja prednosti okrepitve ukrepov pri nadaljnjem izvajanju nacionalnih okvirov politike držav članic in nadaljnjem razvoju okvira politike na evropski ravni. Ta ugotovitev ustreza prejšnjim zaključkom Komisije iz sporočila o akcijskem načrtu o najširši uporabi infrastrukture za alternativna goriva v EU⁹ in ugotovitvam Evropskega parlamenta iz poročila o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹⁰. Objava podrobnih ocen posameznih nacionalnih poročil o izvajanju je podlaga za nadaljnjo razpravo o tem, kako lahko države članice podpirajo hitro vzpostavitev ustrezne infrastrukture za alternativna goriva. V tem okviru so očitne sinergije med nacionalnimi načrti za okrevanje in odpornost v okviru instrumenta Next Generation EU za okrevanje in priložnostmi, povezanimi s programom naložb za trajnostno mobilnost.

2. Trenutno stanje: tehnološki napredek in razvoj trgov

Od sprejetja Direktive leta 2014 so se trgi različnih alternativnih goriv razvijali različno glede na uvajanje vozil in vzpostavljanje infrastrukture znotraj načinov prevoza in med njimi.

Preglednica 1: Število osebnih avtomobilov na alternativni pogon, registriranih v obdobju 2014–2020 v EU

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Povečanje 2014– 2020
Baterijska električna vozila	75 067	119 222	164 681	244 231	376 534	616 644	904 262	1 105 %
Priključni hibridi	56 758	126 032	191 561	254 249	349 181	474 724	755 282	1 231 %
Vozila na vodik	53	192	362	531	714	1 187	1 492	2 715 %
Vozila na stisnjeni zemeljski plin	999 044	1 058 992	1 089 701	1 113 714	1 161 118	1 193 806	1 207 069	21 %
Vozila na utekočinjeni naftni plin	6 906 769	7 089 523	7 232 050	7 264 118	7 628 053	7 714 409	7 707 823	12 %
Avtomobili na alternativna goriva skupaj	8 037 691	8 393 961	8 678 355	8 876 843	9 515 600	10 000 770	10 575 928	32 %
Delež avtomobilov na alternativna goriva v %	2,99 %	3,12 %	3,23 %	3,30 %	3,59 %	3,72 %	3,93 %	

Vir: Evropski opazovalni urad za alternativna goriva (European Alternative Fuels Observatory), januar 2021 (www.eafo.eu).

V primerjavi z razmerami na trgu ob sprejetju Direktive je trg **električnih vozil** zelo dozorel, zlasti na področju lahkih električnih vozil in avtobusov (baterijskih električnih vozil in priključnih hibridov). Zlasti pri električnih avtomobilih sta se v obdobju 2010–2020 hitro povečali skupno število registracij vozil in število razpoložljivih modelov. V tretjem četrtletju leta 2020 so se njihovi deleži povečali na 9,9 % skupne prodaje avtomobilov v primerjavi s

⁹ COM(2017) 652 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN>.

¹⁰ (2018/2023(INI)) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_SL.html

3 % v prejšnjem letu¹¹. Medtem ko so deleži voznega parka avtomobilov še vedno majhni, se pričakuje nadaljnja pospešitev uvajanja vozil, ki jo spodbujajo tudi potreba po izpolnitvi pravnih zahtev v okviru standardov emisijskih vrednosti CO₂ za lahka vozila¹² in iz direktive o čistih vozilih¹³ ter pritiski za zagotovitev skladnosti z zakonodajo o kakovosti zraka. Razpoložljivost modelov se je pri avtomobilih in kombiniranih vozilih, pa tudi pri avtobusih v zadnjih letih zelo izboljšala. Po tehnološkem razvoju in povečanju zmogljivosti baterij so dosegli električnih vozil bistveno večji od povprečne dnevne prevožene razdalje v EU in omogočajo potovanja na dolge razdalje, kar prispeva k večjemu sprejemanju s strani uporabnikov. Pri tovornjaki so trgi od leta 2014 zoreli precej počasneje. Vozni park vozil (vključno z naknadno predelanimi) je še vedno zelo majhen. Tovornjaki so zdaj začeli vstopati na trg za distribucijski prevoz s tovornjaki, proizvajalci pa so napovedali, da bodo v prihodnjih letih na trg prišli novi modeli (tudi z večjim dosegom). Nadaljnje uvajanje na trg v tem segmentu se pričakuje do leta 2025, tudi zaradi potrebe po izpolnitvi pravnih zahtev standardov emisijskih vrednosti CO₂ za težka vozila¹⁴. Uvajanje električnih avtobusov, zlasti avtobusov za javni prevoz v mestnih območjih, se je znatno povečalo, število registriranih avtobusov pa se je leta 2019 več kot podvojilo. Poleg tega so si številna mesta postavila zelo ambiciozne cilje za elektrifikacijo avtobusnih voznih parkov, kar kaže na verjetno pospešitev tega trenda.

V primerjavi z razmerami na trgu ob sprejetju Direktive se je trg **vozil na vodikove gorivne celice** razvijal z znatno stopnjo rasti, čeprav z zelo nizke izhodiščne ravni. Čeprav so avtomobili, kombinirana vozila in avtobusi na gorivne celice tehnološko zreli, so njihove stopnje registracije še vedno zelo nizke. Razpoložljivost modelov lahkih vozil na gorivne celice je le postopoma napredovala: leta 2020 so bili v EU na primer na voljo štirje modeli avtomobilov na gorivne celice, vendar ne v vseh državah članicah. Evropski proizvajalci originalne opreme še niso napovedali znatnih naložb v avtomobile in kombinirana vozila na gorivne celice. Pri avtobusih so razmere nekoliko boljše: proizvajati so jih začeli različni evropski proizvajalci, številna mesta in regije pa so začeli uporabljati vozne parke avtobusov na vodikove gorivne celice. Čeprav na trgu za tovornjake ni bilo velikega zagona, se razmere zdaj spreminjajo. Ker veljajo novi standardi za emisije CO₂, so različni proizvajalci originalne opreme glede na njihovo serijsko proizvodnjo za cestni prevoz na dolge razdalje, načrtovano za obdobje po letu 2025, začeli veliko vlagati v rešitve za tovornjake na vodikove gorivne celice. EU z evropskim zavezništvom za čisti vodik¹⁵ vzpostavlja močno spodbudo za boljše usklajevanje ukrepov udeležencev na trgu, in sicer s pristopom, ki temelji na celotni vrednostni verigi in bi moral tudi spodbuditi razvoj trga tovornjakov na gorivne celice, pa tudi trga avtobusov.

V primerjavi z razmerami na trgu ob sprejetju Direktive se splošni razvoj trga **vozil na zemeljski plin** razlikuje po segmentih. Tehnologija za vozila na zemeljski plin in njihove sestavne dele je popolnoma zrela, kar velja za stisnjeni zemeljski plin (SZP) in utekočinjeni zemeljski plin (UZP) fosilnega in biološkega izvora. V voznem parku osebnih avtomobilov je bilo leta 2020 približno 1,2 milijona avtomobilov. Modeli vozil so na trgu EU naprodaj v

¹¹ www.acea.be.

¹² Direktiva (EU) 2019/631 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631>

¹³ Direktiva (EU) 2019/1161 <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj?locale=sl>

¹⁴ Direktiva (EU) 2019/1242 <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj?locale=sl>

¹⁵ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_sl.

vseh segmentih. Vendar se je število blagovnih znamk, ki ponujajo vozila na stisnjeni zemeljski plin, v zadnjih letih zmanjšalo¹⁶. Pri tovornjakih na zemeljski plin je bila rast stabilnejša, zlasti v segmentu utekočinjenega zemeljskega plina.

Že pred sprejetjem Direktive je bil na trgu vozni park s približno 7 milijoni vozil na **utekočinjeni naftni plin**. Po sprejetju Direktive se je uvajanje vozil počasi povečevalo. Tri četrtine navedenih vozil je bilo registriranih v samo dveh državah članicah; torej so ta vozila v EU še vedno geografsko zelo skoncentrirana. V več mestih obstajajo vozni parki avtobusov na utekočinjeni naftni plin. Vendar se število pridobitev novih ali zamenjav starih avtobusov na utekočinjeni naftni plin zmanjšuje.

Poleg tega je mogoče za izpolnitev veljavnih standardov za dizelsko gorivo in bencin proizvajati **tekoča goriva iz obnovljivih virov in sintetična goriva**, vključno z e-gorivi; ta goriva je torej mogoče distribuirati po obstoječi infrastrukturi in uporabljati v običajnih vozilih. Namenska infrastruktura za biogoriva (e85), ki se uporabljajo v vozilih s kombiniranim gorivom, obstaja le v nekaj državah članicah, število registracij takih vozil pa ostaja stabilno na zelo nizki ravni. Glavno vprašanje se nanaša na možnosti za prihodnje proizvodne zmogljivosti za trajnostna alternativna biogoriva. Glede na razpoložljivost surovin, splošno učinkovitost proizvodnega procesa in skupne stroške – tako za biogoriva kot tudi za sintetična goriva – je treba biogoriva uporabljati zlasti za načine prevoza, ki jih je težje razogljčiti (letalski in vodni).

Kar zadeva **vodni promet**, je razpoložljivost podatkov o uvajanju biogoriv, **plovilih na alternativna goriva in oskrbi z električno energijo s kopnega** za ladje v privezu omejena. Leta 2019 je bilo po vsem svetu skupno naročenih približno 300 ladij na utekočinjeni zemeljski plin. Le polovica teh ladij je obratovala, druga polovica pa je še v gradnji. Število električnih plovil (vključno s hibridi) v obratovanju po vsem svetu je prav tako majhno, vendar v zadnjem času narašča: leta 2019 je bilo v uporabi 160 ladij, nadaljnje 104 pa so bile v gradnji¹⁷. Konec leta 2019 je imelo približno 50 celinskih in morskih pristanišč v EU vsaj eno priključno točko za oskrbo z električno energijo s kopnega¹⁸.

Kar zadeva uporabo alternativnih goriv v **železniškem prometu**, je elektrificiranega približno 60 % omrežja, ki oskrbuje 80 % celotnega obsega prometa¹⁹. Nedavno so bila na trgu oddana prva naročila vlakov na vodikove gorivne celice. Kar zadeva uporabo alternativnih goriv v **letalstvu**, je biogoriva in e-goriva danes že mogoče mešati s kerozinom. Vendar je uporaba tekočih biogoriv še vedno zanemarljiva, saj predstavlja 0,05 % porabe energije v zračnem prevozu. Proizvajalci zrakoplovov so prav tako začeli vlagati v razvoj električnih in hibridnih zrakoplovov ter zrakoplovov na vodikov pogon.

3. Izvajanje Direktive

Prenos

¹⁶ Količina zemeljskega plina, porabljenega v cestnem prometu, potrjuje, da se povpraševanje po novih vozilih na zemeljski plin zmanjšuje, saj se je njegova količina med letoma 2008 in 2015 več kot podvojila, od takrat pa ostaja na splošno stabilna.

¹⁷ <https://safety4sea.com/352-confirmed-ships-are-using-battery-installations/>.

¹⁸ <https://eafa.eu/shipping-transport/port-infrastructure/ops/data>.

¹⁹ Elektrifikacija prometnega sistema: <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/news/electrification-transport-system-expert-group-report>.

Države članice so morale Direktivo prenesti v nacionalno zakonodajo do 18. novembra 2016. V številnih državah članicah je pri prenosu prišlo do zamud. Komisija je v letih 2017 in 2018 začela 24 postopkov za ugotavljanje kršitev zaradi neprenosa Direktive. Večino teh postopkov je zaključila leta 2018, ostale pa v letih 2019 in 2020. Na koncu leta 2020 ni tekel noben postopek za ugotavljanje kršitev zoper države članice zaradi neprenosa Direktive.

Stanje nacionalnih okvirov politike

Direktiva od vsake države članice zahteva, da sprejme nacionalni okvir politike za razvoj trga alternativnih goriv v prometnem sektorju ter za vzpostavitev ustrezne infrastrukture. Nacionalni okviri politike so morali vsebovati zlasti nacionalne cilje za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva ob upoštevanju povpraševanja na nacionalni ali regionalni ravni ali ravni Unije. Poleg tega so morale države članice zagotoviti potrebne ukrepe za uresničitev nacionalnih ciljev, določenih v nacionalnih okvirih politike. O svojih nacionalnih okvirih politike so morale Komisijo uradno obvestiti do 18. novembra 2016.

Komisija je v oceni nacionalnih okvirov politike iz leta 2017 in njeni posodobitvi iz leta 2019²⁰ ugotovila, da prednostne naloge, določene v nacionalnih okvirih politike, niso v celoti skladne z vidika EU. Ambicije držav članic glede uvajanja alternativnih goriv in pripadajoče infrastrukture so se zelo razlikovale. Ugotovila je tudi, da vsi nacionalni okviri politike ne določajo jasnih in zadostnih ciljev, podprtih s celovitimi ukrepi.

Akcijski načrt o infrastrukturi za alternativna goriva

Komisija je za podporo izvajanju nacionalnih okvirov politike in v skladu s členom 10(6) Direktive 8. novembra 2017 sprejela akcijski načrt EU o infrastrukturi za alternativna goriva²¹. Ta podpira vzpostavitev hrbtenične infrastrukture za alternativna goriva do leta 2025, ki bo zagotavljala popolno pokritost omrežja TEN-T, in povečanje naložb v infrastrukturo. V načrtu je bila napovedana dodatna podpora v višini 800 milijonov EUR iz Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE)²² in programa NER300²³ za spodbujanje naložb. V akcijskem načrtu je bila poudarjena tudi potreba po zvišanju ravni političnih ambicij v načrtih držav članic, zlasti glede uvajanja infrastrukture v mestnih in čezmejnih območjih ter ukrepov za izboljšanje storitev za uporabo.

Predložitev nacionalnih poročil o izvajanju

V skladu z Direktivo morajo države članice Komisiji do 18. novembra 2019 predložiti nacionalno poročilo o izvajanju nacionalnega okvira politike v obdobju od predložitve nacionalnega okvira politike vsaj do 31. decembra 2018. V teh poročilih se navedejo informacije iz Priloge I k Direktivi, po potrebi vključno z ustrežno utemeljitvijo glede uspešnosti izpolnjevanja nacionalnih ciljev iz člena 3(1). Komisija je do 1. maja 2020 prejela

²⁰ SWD(2019) 29 final, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190029.pdf>.

²¹ COM(2017) 652 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=COM:2017:0652:FIN>.

²² <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>.

²³ https://ec.europa.eu/clima/policies/innovation-fund/ner300_en.

25 nacionalnih poročil o izvajanju. Do 1. oktobra 2020 je prejela poročila vseh držav članic razen ene. Ugotovitve iz ocene Komisije so predstavljene v tem poročilu in delovnem dokumentu služb Komisije, ki je priložen temu poročilu.

Vidiki Direktive, pri katerih je bilo potrebno neposredno ukrepanje Komisije

Označevanje goriv

V skladu z Direktivo morajo države članice zagotoviti, da potrošniki dobijo ustrezne, dosledne in jasne informacije o združljivosti njihovih vozil z gorivi, danimi na trg. To zagotavljanje informacij temelji na določbah o označevanju skladnosti goriv s standardi evropskih organizacij za standardizacijo, ki določajo tehnične specifikacije za goriva. V zvezi s tem je Evropska komisija od Evropskega odbora za standardizacijo (CEN) in Evropskega odbora za elektrotehniško standardizacijo (Cenelec) zahtevala, naj v ta namen sprejmeta ustrezne standarde. Nato sta CEN in Cenelec sprejela standard EN 16942 „Goriva – Identifikacija združljivosti z vozili – Grafični prikaz informacij za potrošnika“, ki je začel veljati 12. oktobra 2018, in standard EN 17186 „Identifikacija skladnosti vozil in infrastrukture – Grafični prikaz za informiranje porabnikov o električnem napajanju električnih vozil“, ki bo začel veljati 20. marca 2021. Dosledni podatki o uporabi navedenih standardov na trgih držav članic so omejeni. Komisija preverja stanje v državah članicah. Dosedanje informacije kažejo, da se oznake za gorivo precej pogosto uporabljajo na bencinskih črpalkah v državah članicah.

Primerjava cen goriva

Direktiva določa, da se pri prikazu cen goriva na črpalki informativno navedejo primerjave med ustreznimi cenami na enoto, zlasti za zemeljski plin in vodik. Z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2018/732 z dne 17. maja 2018 je bila sprejeta skupna metodologija za primerjave med cenami na enoto alternativnih goriv. Države članice so se strinjale s predlogom Komisije, da se datum začetka uporabe Uredbe v odziv na krizo zaradi COVID-19 preloži na 7. december 2020²⁴. V skladu s sprejeto metodologijo so cene goriv izražene kot zneski v zadevni valuti na 100 km. Prikaz primerjave cen goriv na bencinskih črpalkah bi moral temeljiti na preglednih vzorcih osebnih avtomobilov, ki so primerljivi vsaj glede mase in moči. Ukrep za podporo programa v okviru IPE je vključeval izdajo priporočil za usklajeno izvajanje določbe s strani držav članic, tudi če uporabljajo digitalna orodja.

Dostopnost podatkov

Direktiva določa, da imajo vsi uporabniki prost in nediskriminatoren dostop do podatkov o geografski lokaciji javno dostopnih oskrbovalnih in polnilnih mest. Za pomoč državam članicam je bil v okviru IPE uveden ukrep za podporo programa s 15 sodelujočimi državami članicami. Osredotočen je na obliko identifikacijskih oznak za e-mobilnost za upravljavce polnilnih mest in ponudnike storitev e-mobilnosti, s čimer postavlja temelje za strukturirano izmenjavo informacij z navzkrižnim sklicevanjem med državami članicami. Zagotavlja predloge o tem, kako lahko države članice razvijejo in izvajajo nacionalno informacijsko

²⁴ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/858 z dne 18. junija 2020.

infrastrukturo, iz katere se bodo zbirali podatki, ki bodo nato dostopni prek nacionalnih točk dostopa v skladu z Direktivo 2010/40/EU o inteligentnih prometnih sistemih.

Standardizacija infrastrukture za alternativna goriva

Direktiva je bila dopolnjena in spremenjena z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2019/1745. Uredba določa tehnične specifikacije, ki veljajo za polnilna mesta za motorna vozila kategorije L, oskrbo z električno energijo z obale za plovila za plovbo po celinskih plovnih poteh, oskrbo z vodikom za cestni promet ter oskrbo z zemeljskim plinom za cestni in vodni promet. Z določitvijo standardov, ki sta jih CEN in Cenelec priporočila v odgovor na zahtevo Komisije glede standardizacije, spreminja Prilogo II k Direktivi.

Ukrep za izpolnitev zahtev iz Priloge II glede tehničnih specifikacij za brezžična polnilna mesta za motorna vozila, menjavo baterij za motorna vozila in polnilna mesta za električne avtobuse še ni bil sprejet. Vendar bodo tehnične specifikacije za brezžična polnilna mesta in polnilna mesta za električne avtobuse predmet načrtovanih delegiranih uredb, ki naj bi bili sprejeti leta 2021.

4. Analiza ukrepov držav članic

V skladu z Direktivo morajo države članice določiti cilje za infrastrukturo za alternativna goriva in oblikovati ustrezne ukrepe za doseganje navedenih ciljev v okviru nacionalnih okvirov politike. Direktiva jasno določa splošne potrebe glede cestne infrastrukture in pristanišč, ne zagotavlja pa skupne metodologije, na kateri bi temeljila določanje ciljev in oblikovanje ukrepov.

Ocena kaže, da je bil v primerjavi z nacionalnimi okviri politike dosežen napredek glede količine in kakovosti podatkov, zagotovljenih v večini nacionalnih poročil o izvajanju. Vendar številna poročila zahtev glede poročanja iz Direktive ne izpolnjujejo v celoti in zadovoljivo. Med državami članicami še vedno obstajajo velike razlike glede določanja ciljev in opisa ukrepov. Te razlike otežujejo skladno oceno ambicij držav članic glede razvoja omrežja infrastrukture za alternativna goriva v EU²⁵.

Ocene držav članic glede uporabe vozil in cilji za vzpostavitev infrastrukture

Združitev ocen držav članic glede vozil in ciljev za infrastrukturo iz nacionalnih poročil o izvajanju na ravni EU kaže, da so nekoliko ambicioznejši od tistih iz nacionalnih okvirov politike iz leta 2016. Še vedno obstajajo velike razlike med državami članicami.

Države članice ocenjujejo, da se bo uporaba **električnih vozil** hitro povečala, čeprav z zelo velikimi regionalnimi razlikami. Napovedi držav članic kažejo, da bi lahko bilo leta 2020 približno 2,5 milijona, leta 2025 več kot 7 milijonov, leta 2030 pa več kot 30 milijonov električnih vozil²⁶. Medtem ko je bilo do konca leta 2020 registriranih približno 1,8 milijona

²⁵ Večina držav članic je predložila ocene za uvajanje električnih vozil in cilje za vzpostavitev električnih polnilnih mest za leto 2020. Vendar sta le približno dve tretjini zagotovili podatke o ciljih za leto 2025 ali 2030. Določanje ciljev za infrastrukturo za druga alternativna goriva je bolj omejeno. Približno polovica držav članic je predložila cilje za stisnjeni in utekočinjeni zemeljski plin. Samo približno tretjina držav članic je določila cilje za oskrbovanje z utekočinjenim zemeljskim plinom in oskrbo z električno energijo s kopnega za pomorske in celinske plovne poti. Nazadnje se je približno polovica držav članic odločila za določitev ciljev za infrastrukturo za vodik za cestni promet.

²⁶ Te številke temeljijo na podatkih 25 držav članic.

električnih vozil, so številne države članice spremenile ambicioznost ciljev in ustreznih ukrepov. Ti bodo po letu 2020 verjetno podprli pospešeno uvajanje vozil in vzpostavljanje infrastrukture v navedenih državah članicah. Glede na ocene naj bi skupni delež električnih avtomobilov leta 2030 znašal približno 15 % celotnega trenutnega voznega parka avtomobilov. Na ravni posamezne države članice pa načrtovani deleži in ambicije za leto 2030 segajo od manj kot 1 % do več kot 40 % električnih avtomobilov v celotnem voznem parku avtomobilov.

Konec leta 2020 je bilo v EU nameščenih približno 213 000 javno dostopnih polnilnikov²⁷, od tega jih je bilo približno 10 % hitrih polnilnikov (> 22 kW in do 350 kW). To presega skupni cilj držav članic, tj. več kot 180 000 polnilnih mest do leta 2020. Večina držav članic, ki je poročala o ciljih, načrtuje, da bo leta 2030 na voljo eno polnilno mesto na vsakih 12 vozil. Če bi se to razmerje uporabilo tudi za države članice, ki niso poročale o ciljih, bi skupno število polnilnih mest glede na sedanje cilje držav članic leta 2030 znašalo 2,7 milijona. Pričakovati pa je, da bo razporeditev navedenih polnilnih mest po Evropi zelo neenakomerna in da bodo zlasti v južni in vzhodni Evropi, kjer polnilna mesta v velikih delih jedrnega omrežja TEN-T niso nameščena na vsakih 60 km²⁸, prisotne vrzeli v omrežju.

Kar zadeva električna vozila in pripadajočo infrastrukturo, se je število registracij električnih vozil v letih 2019 in 2020 povečalo veliko bolj kot vzpostavljanje javno dostopne polnilne infrastrukture. Ta trend se je nadaljeval tudi leta 2020. Dejansko se je število registracij električnih vozil leta 2019 v primerjavi z letom poprej povečalo za 50 %, leta 2020 pa za 52 %, medtem ko je bilo povečanje pri polnilni infrastrukturi le 38- oziroma 30-odstotno²⁹. Čeprav lahko uvedba tehnologije za hitrejšo polnjenje pomaga zadostiti delu večjega uvajanja vozil, bi nadaljevanje tega trenda še vedno pomenilo resno tveganje, da vzpostavljanje infrastrukture v prihodnjih letih ne bo dohajalo uvajanja električnih vozil. To bi lahko povzročilo pomembne pomanjkljivosti, ki bi lahko ogrozile splošno uvajanje navedenih vozil.

Šestnajst držav članic, ki je predložilo ocene glede **vozil na stisnjeni zemeljski plin**, predvideva podvojitev števila vozil do leta 2025 in nadaljnje povečanje do leta 2030 v teh državah članicah. Kljub temu povečanju in ob upoštevanju obstoječih voznih parkov držav članic, ki niso poročale o ocenah rasti, pa se pričakuje, da bodo vozila na stisnjeni zemeljski plin do leta 2030 predstavljala le približno 1 % celotnega voznega parka v EU. Zdi se, da obstoječa infrastruktura, ki v letu 2020 obsega približno 3 600 oskrbovalnih mest, večinoma zadostuje za zadostitev prihodnjemu povpraševanju. Enako velja za sedanjo **infrastrukturo za utekočinjeni naftni plin**, saj države članice glede na ocene do leta 2030 ne predvidevajo pomembnega povečanja sedanjega voznega parka.

Ocene 11 držav članic, ki so poročale o utekočinjenem zemeljskem plinu, kažejo, da bi se lahko **vozni park težkih vozil na utekočinjeni zemeljski plin** do leta 2030 znatno povečal. Ta vozila pa bodo kljub navedenemu povečanju še vedno predstavljala samo približno 1 % voznega parka tovornjakov v EU. Leta 2020 je bilo v EU približno 310 oskrbovalnih mest za utekočinjeni zemeljski plin za uporabo na glavnih prometnih koridorjih omrežja TEN-T.

²⁷ www.eafo.eu.

²⁸ SWD(2017) 365 final.

²⁹ Eafo.eu, januar 2021.

Čeprav še vedno obstaja nekaj vrzeli, obstoječa oskrbovalna mesta večinoma že zagotavljajo zadostno povezljivost omrežja.

Mobilnost na vodikove gorivne celice je še vedno nišni trg. Nekatere države članice poročajo o velikih ambicijah glede uvajanja **vozil na vodikove gorivne celice**. Zaradi teh ambicij bi lahko bilo leta 2030 v EU približno 300 000 takih vozil. Vendar približno polovica držav članic ni predložila nobenih ocen, poleg tega se zdi, da številne države članice še nimajo vzpostavljene strategije za vodik. Leta 2020 je obratovalo 125 oskrbovalnih mest za vodik, to število pa naj bi se glede na cilje držav članic do leta 2030 povečalo na približno 600. Ker približno polovica držav članic ne načrtuje nobene infrastrukture, bi se s sedanjim izvajanjem Direktive v EU vzpostavila omejena povezljivost za vozila na vodik.

Države članice so predložile zelo malo podatkov o ocenah glede plovil za prevoz po **morskih in celinskih plovnih poteh** ter vzpostavitvi infrastrukture. Zato ni mogoče pripraviti skladne ocene sedanjega in načrtovanega razvoja oskrbe z utekočinjenim zemeljskim plinom in oskrbe z električno energijo s kopnega po vsej EU. Direktiva 2014/94/EU ne vsebuje posebnih določb glede železniškega in letalskega prometa.

Politični in pravni ukrepi na nacionalni ravni

Države članice so poročale o različnih ukrepih za podporo uvajanju vozil na alternativna goriva in doseganju ciljev glede infrastrukture. Vse države članice so izvedle enega ali več pravnih in političnih ukrepov za spodbujanje uporabe električnih vozil. Približno tri četrtine držav članic je določilo tudi ukrepe za spodbujanje električnih vozil in z njimi povezane infrastrukture v javnem prevozu. Več kot polovica držav članic je poročala tudi o pravnih in političnih ukrepih za podporo uporabi vozil in vzpostavljanju infrastrukture na področjih zemeljskega plina in vodika. O posebnih ukrepih v zvezi z vodnim prometom pa je poročalo le nekaj držav članic.

Glede na omejene informacije iz 22 nacionalnih poročil o izvajanju so države članice v obdobju 2016–2019 skupno dodelile približno 6,7 milijarde EUR. Proračunske dodelitve so se med državami članicami zelo razlikovale, in sicer so segale od samo 3 milijonov EUR do skoraj 2,7 milijarde EUR. Države članice so največji delež namenile izvajanju različnih podpornih ukrepov politike (na primer podpora za nakup vozil in vzpostavitev infrastrukture), ki sta jim sledili podpora za raziskave, tehnološki razvoj in predstavitve ter podpora proizvodnji. Največji delež proračunske podpore držav članic je bil namenjen električnim vozilom in polnilni infrastrukturi, sledila pa sta vodik za cestni promet in podpora za zemeljski plin za cestni promet. Znesek, namenjen vodnemu prometu, je bil veliko bolj omejen in je znašal manj kot 5 % skupnega financiranja.

Zdi se, da so ukrepi, o katerih so poročale države članice, v povprečju primerni za pospešitev uvajanja vozil in vzpostavitev infrastrukture v skladu s splošnimi ocenami in cilji glede vozil in infrastrukture, ki so jih določile države članice. To velja zlasti za električna vozila in pripadajočo infrastrukturo.

5. Ocena učinkov Direktive

Člen 10(3) Direktive zahteva poročanje o učinkih Direktive na uvajanje vozil na alternativna goriva in vzpostavljanje z njimi povezane infrastrukture. V tem poglavju so povzete

ugotovitve na podlagi dela, opravljenega v okviru ocene Direktive, ki se trenutno izvaja. Ugotovitve v tem poročilu ne izključujejo nobenega sklepa ocene Direktive, ki naj bi bila objavljena do poletja 2021 in v kateri bodo podrobneje predstavljeni rezultati ocene glede vzpostavljanja in kakovosti infrastrukture, vključno z informacijami za uporabnike.

Uvajanje vozil na alternativna goriva in vzpostavitev infrastrukture

Analiza je pokazala, da je direktiva v kombinaciji z drugimi zakonodajnimi pobudami, kot so uredbi o standardih emisijskih vrednosti CO₂ za lahka in težka vozila ter direktiva o energijski učinkovitosti stavb³⁰, pomembno vplivala na uvajanje vozil na alternativna goriva in pripadajočo infrastrukturo. Delež vozil na alternativna goriva v skupni prodaji vozil v letu 2020 je v scenariju z veljavno Direktivo nekoliko večji kot v hipotetičnem scenariju brez Direktive. Ta pozitivni vpliv Direktive se bo znatno povečal proti letu 2030, ko se bo prodaja brezemisijjskih in nizkoemisijjskih vozil še povečala.

Direktiva je neposredno vplivala tudi na število električnih polnilnih mest, ki naj bi jih bilo leta 2030 približno dvakrat več kot v scenariju brez Direktive. Podoben vpliv se pričakuje pri oskrbovalnih mestih za vodik in utekočinjeni zemeljski plin. Pri infrastrukturi za stisnjeni zemeljski plin je pričakovati manjši vpliv Direktive, saj je bilo omrežje infrastrukture na voljo že pred sprejetjem Direktive.

Vpliv Direktive na uvajanje alternativnih goriv in oskrbo z električno energijo s kopnega za pomorski promet in prevoz po celinskih plovni poteh je težko oceniti. Na podlagi razpoložljivih podatkov je mogoče sklepati, da so bile naložbe v infrastrukturo za alternativna goriva za oskrbo z utekočinjenim zemeljskim plinom in oskrbo z električno energijo s kopnega v pristaniščih v večini držav članic omejene. Vendar bo imela Direktiva bližje rokom za doseg teh ciljev v letih 2025 ali 2030 verjetno pomemben vpliv, zlasti na navedenih področjih.

Učinki Direktive v smislu kakovosti infrastrukture³¹

Direktiva je pomembno vplivala tudi na interoperabilnost infrastrukture za alternativna goriva. Kljub temu še vedno prevladujejo številne pomanjkljivosti, zaradi katerih uporabniki težko nemoteno potujejo čez meje, zlasti z električnimi vozili.

Za zagotovitev **interoperabilnosti** so bile z Direktivo in poznejšo Delegirano uredbo Komisije (EU) 2019/1745 določene tehnične specifikacije za fizično povezavo med polnilnim/oskrbovalnim mestom in vozilom. Možnost sprejemanja delegiranih aktov v skladu z Direktivo je pripomogla k ciljno usmerjenemu prenosu tehničnih specifikacij v evropsko zakonodajo na podlagi strokovnega znanja evropskih organizacij za standardizacijo. Vendar Direktiva ni najbolj primerna za obravnavanje potrebe po nadaljnjih tehničnih standardih v zvezi z vmesniki za komunikacijo, polnjenju težkih vozil in plovil ter oskrbi z metanolom in amoniakom, polnjenju s tekočim vodikom in zagotavljanju popolne interoperabilnosti v ekosistemu za polnjenje z vodikom.

³⁰ Direktiva 2010/31/EU.

³¹ Informacije, ki temeljijo na podporni študiji za oceno in poročilu foruma za trajnostni promet o analizi mnenj deležnikov o ključnih potrebah politike ter možnostih za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva in storitve za potrošnike: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf>.

Cilj Direktive je vzpostaviti **infrastrukturo, ki je enostavna za uporabo**. Ta cilj je bil le delno dosežen. V nadaljevanju so povzete pomanjkljivosti v uporabniških izkušnjah, zlasti na področju čezmejne električne mobilnosti.

Enostaven dostop do informacij o lokaciji in razpoložljivosti vseh polnilnih in oskrbovalnih mest je bistven. Vendar tak dostop trenutno ni vedno zagotovljen. Taki podatki v številnih državah članicah niso sistematično dostopni. Podatki so različne kakovosti, kar ne podpira vedno razvoja novih celovitih storitev za uporabnike.

Čeprav Direktiva zahteva **pregledne cene**, imajo številni uporabniki še vedno omejene informacije o končni ceni polnjenja. Cene na polnilnem mestu pogosto niso jasno prikazane in pogosto tudi niso dostopne prek aplikacij. Poleg tega obstaja veliko različnih sestavnih delov cen, zato je težko primerjati cene za končne uporabnike.

Direktiva določa določbe o **ad hoc plačilu**, da uporabniki ne bi obtičali zaradi težav s plačilom. Na trgih pa so se pojavile različne digitalne rešitve. Ni preproste enotnega *ad hoc* načina plačila (kot je plačilo s kreditno/debetno bančno kartico), ki bi bil na voljo po vsej Evropi. Polnjenje na podlagi pogodb ne deluje enotno po vsej Uniji, saj na vseh polnilnih mestih niso na voljo storitve vseh ponudnikov storitev za električno mobilnost ali platform za gostovanje. Vse več je pritožb potrošnikov zaradi premajhne preglednosti cen in polnilne infrastrukture, ki ni dovolj prijazna uporabnikom, zlasti glede plačil, kar velja za oviro, zlasti za nemotena potovanja na daljše razdalje.

Kar zadeva **vklučitev električnih vozil v elektroenergetski sistem**, je z veljavnimi določbami Direktive zagotovljena uskladitev pravil med električno mobilnostjo in trgi električne energije. Vendar bo za prihodnje množično uvajanje vozil potrebno pametno in dvosmerno polnjenje, da se zagotovi učinkovita vključitev električnih vozil v elektroenergetski sistem. Nedavna prenova direktive o trgu električne energije ((EU) 2019/944) že zagotavlja okvir za razvoj konkurenčnih elektroenergetskih storitev, ki bi – če bo v državah članicah prenesen hitro³² in pravilno – postavil temelje za razvoj pametnega polnjenja in storitev iz vozila v omrežje na trgu, zlasti če bi bila vzpostavljena pametna polnilna infrastruktura. Pametna polnilna infrastruktura vključuje polnilno mesto, komunikacijo med polnilnim mestom in vozilom ter samo vozilo. Direktiva pa trenutno premalo podpira pametno polnilno infrastrukturo in ne lajša dovolj razvoja storitev pametnega in dvosmernega polnjenja. Nacionalni okviri politike držav članic in njihova nacionalna poročila o izvajanju vsebujejo malo informacij o tej temi.

6. Skladnost načrtov držav članic s posledicami splošnega povečanja ambicioznosti podnebne cilja EU do leta 2030

Ocena nacionalnih poročil držav članic o izvajanju kaže, da so njihove trenutne splošne ambicije v zvezi z uvajanjem brezemisijev in nizkoemisijevih vozil v sektorju cestnega prometa večinoma v skladu s predvidenim potrebnim prispevkom cestnega prometa k uresničitvi predhodno določenega cilja zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v EU za 40 % do leta 2030. Vendar obstajajo velike regionalne razlike. Zato ni zagotovljeno, da bo po vsej

³² Rok za prenos zadevnih členov iz Direktive (EU) 2019/944: 31. december 2020.

EU vzpostavljeno skladno omrežje infrastrukture za alternativna goriva, poleg tega bi lahko razlike povzročile tveganje nadaljnje razdrobitve trga.

Nedavno sprejeti načrt za uresničitev podnebnih ciljev določa precej ambicioznejši cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030 za vsaj 55 %. Za uresničitev tega cilja bo torej treba precej pospešiti uvajanje trajnostnih alternativnih goriv ter brezemisijskih in nizkoemisijskih vozil. Glede na scenarij, predstavljen v oceni učinka, priloženi načrtu za uresničitev podnebnih ciljev³³, bi se moral delež **brezemisjskih in nizkoemisjskih avtomobilov** (vključno z baterijskimi električnimi avtomobili, avtomobili na gorivne celice in priključnimi hibridi) v celotnem voznem parku avtomobilov znatno povečati v primerjavi s sedanjim političnim scenarijem.

V skladu z večjimi ambicijami bi bilo treba tudi vzpostavljanje ustrezne polnilne infrastrukture povečati bolj, kot trenutno načrtujejo države članice. Za izpolnitev potrebe po zagotovitvi dobre pokritosti z omrežjem po vsej Uniji bi morale vse države članice okrepiti svoja prizadevanja, pri čemer bi bila v tistih državah članicah, ki imajo zdaj razmeroma majhne ambicije, potrebna znatna prizadevanja. Poleg infrastrukture za polnjenje z električno energijo je treba v obdobju po letu 2025 vzpostaviti ustrezno infrastrukturo za vodik, zlasti za podporo pospešenemu uvajanju tovornjakov na vodikove gorivne celice po letu 2030.

Vpliv ambicioznejših podnebnih ciljev do leta 2030 na potrebo po dodatni polnilni infrastrukturi za **stisnjeni in utekočinjeni zemeljski plin** v primerjavi s sedanjimi načrti držav članic je manj očit. Medtem ko je do leta 2030 zlasti v segmentu težkih vozil pričakovati pospešeno uvajanje vozil na stisnjeni in utekočinjeni zemeljski plin, se zdi, da je načrtovana infrastruktura večinoma že zadostna. To velja zlasti za infrastrukturo za stisnjeni zemeljski plin, tudi glede na to, da naj bi se delež vozil na stisnjeni zemeljski plin po letu 2035 znatno zmanjšal. Infrastruktura za utekočinjeni zemeljski plin že zdaj pokriva koridorje jedrnega prometnega omrežja TEN-T in lahko večinoma omogoči pričakovano rast voznega parka.

Evropski zeleni dogovor poudarja tudi veliko potrebo po razogljičenju v sektorju **pomorskega prometa**. Scenariji, na katerih temelji načrt za uresničitev podnebnih ciljev do leta 2030, v skladu s katerim naj bi se emisije toplogrednih plinov v celotnem gospodarstvu zmanjšale za vsaj 55 %, predvidevajo velik delež alternativnih goriv, kot so tekoča goriva iz obnovljivih virov in nizkoogljična tekoča goriva. Druga alternativna goriva, ki se bodo uporabljala zlasti po letu 2030, bodo vodik ali nosilci vodika, kot je amoniak, pa tudi bio-UZP, elektrika, metanol in e-goriva, pri katerih je – razen pri e-gorivih – potrebna posebna infrastruktura.

V okviru pobude FuelEU Pomorstvo³⁴, ki bo sprejeta leta 2021, bodo nadalje analizirane poti do razogljičenja in zmanjšanja onesnaževanja v pomorskem sektorju. Jasno je, da so za zagotovitev vzpostavitve ustrezne infrastrukture za tako oskrbo z gorivom potrebna znatna in dolgoročna prizadevanja. Trenutni načrti držav članic na tem področju močno zaostajajo za potrebnimi ukrepi za izpolnitev zahtev glede kratko- in srednjeročnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov in onesnaževal, povezanih z izvajanjem evropskega zelenega dogovora.

³³ SWD/2020/176 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020SC0176>.

³⁴ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime->.

Poleg tega so potrebne znatne dodatne naložbe za zagotovitev potrebne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, zlasti za brezemisijška plovila in infrastrukturo v pristaniščih. V načrtih držav članic, sporočenih v nacionalnih poročilih o izvajanju, za zdaj niso predvidena sredstva za navedene naložbe, za uresničitev podnebnih ciljev pa bo morda potrebno dodatno financiranje.

Čeprav sektorja letalskega in železniškega prometa nista izrecno zajeta v določbah Direktive, bosta morala prav tako okrepiti prizadevanja za izpolnitev ambicij načrta za uresničitev podnebnih ciljev. Kar zadeva letalstvo, je pobuda RefuelEU namenjena povečanju ponudbe trajnostnih letalskih goriv in povpraševanja po njih v EU³⁵. To pa bo zmanjšalo okoljski odtis letalstva in mu omogočilo, da prispeva k doseganju podnebnih ciljev EU. Poleg tega so potrebna dodatna prizadevanja za pospešitev uvajanja oskrbe z električno energijo na letališčih za mirujoče zrakoplove in za razogljichenje premikov po tleh. Kar zadeva železniški promet, si je treba še naprej prizadevati za nadaljnjo elektrifikacijo železniških prog in uvedbo vodika kot alternative za tiste dele železniškega omrežja, ki jih je težko elektrificirati.

7. Zaključek

Direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva je bila ključna za začetek oblikovanja politik in ukrepov za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva v državah članicah. Države članice so prenesle Direktivo in razvile svoje nacionalne okvire politike. Ti okviri politike so začeli prispevati k oblikovanju dolgoročne in v prihodnost usmerjene perspektive za infrastrukturo za električno energijo, zemeljski plin in vodik do leta 2030, pri čemer med državami članicami obstajajo razlike. Države članice so leta 2019 v prvih nacionalnih poročilih o izvajanju enako poročale o izvajanju navedenih okvirov politike.

Direktiva je pozitivno vplivala na uporabo vozil na alternativna goriva in pripadajočo infrastrukturo. Analiza, ki so jo izvedle službe Komisije, kaže, da bi bili trgi v scenariju brez Direktive manj razviti. Vendar so jasno vidne tudi pomanjkljivosti sedanjega okvira politike: ker ni natančne in zavezujoče metodologije, po kateri bi morale države članice izračunati cilje in sprejeti ukrepe, se raven ambicioznosti pri določanju ciljev in v veljavnih podpornih politikah med državami članicami zelo razlikuje. Delež električnih avtomobilov v celotnem voznem parku, ki so ga države članice predvidele za leto 2030, na primer sega od manj kot 1 % do več kot 40 %. Ustrezni cilji glede infrastrukture odražajo različne ravni ambicioznosti, kar pomeni, da se načrtovana vzpostavitev infrastrukture med državami članicami zelo razlikuje. Poleg tega okviri politike pogosto ne vsebujejo dovolj podrobnosti o trenutnem stanju in izvajanju obstoječih in načrtovanih ukrepov politike. To se ujema z ugotovitvami prejšnjih ocen Komisije in ugotovitvami samoiniciativnega poročila Evropskega parlamenta o infrastrukturi za alternativna goriva iz leta 2018³⁶.

Sedanja stopnja vzpostavljanja infrastrukture zadostuje za dokaj majhno število vozil na alternativna goriva, ki so zdaj na cestah, pri čemer sta navedena stopnja in število vozil medsebojno odvisna. Vendar v celotni Uniji ni celovitega in popolnega omrežja infrastrukture za alternativna goriva. Kar zadeva na primer polnjenje z električno energijo, v

³⁵ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12303-ReFuelEU-Aviation-Sustainable-Aviation-Fuels>.

³⁶ (2018/2023(INI)) https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2018-0297_SL.html

velikih delih jedrnega omrežja TEN-T polnilna mesta niso nameščena na vsakih 60 km, kot je priporočeno. Tudi če bi vse države članice dosegle svoje cilje, je zato malo verjetno, da se bo v prihodnjih letih na podlagi veljavnega zakonodajnega okvira po vsej Evropi razvilo potrebno omrežje. To velja tudi za infrastrukturo za druga alternativna goriva, zlasti za vodni promet.

Komisija je predlagala zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v EU za vsaj 55 % do leta 2030 v primerjavi s prejšnjim ciljem 40-odstotnega zmanjšanja. To pomembno vpliva na zahtevano uvedbo trajnostnih alternativnih goriv, vozil in infrastrukture. Za uresničitev teh ambicioznih ciljev je treba v vseh tržnih segmentih lahkih in težkih vozil znatno pospešiti uvajanje brezemisijev vozil in z njimi povezane infrastrukture. Prizadevanja bodo morala biti bistveno večja od prizadevanj, o katerih so države članice poročale v skladu z Direktivo. To se ne nanaša samo na cestni promet, ampak enako in zlasti na druge načine prevoza, kot sta vodni promet in letalstvo. Pospešiti je treba uvajanje trajnostnih alternativnih goriv in oskrbe z električno energijo za ladje v privezu in mirujoče zrakoplove.

Medtem ko so se **tehnične specifikacije**, oblikovane v skladu z Direktivo, izkazale za zelo pomembne, so se pojavile nove potrebe po tehničnih specifikacijah na podlagi Direktive. Te zadevajo zlasti interoperabilnost in pregledno izmenjavo informacij med različnimi akterji v ekosistemu za polnjenje električnih vozil. Potrebni so standardi za polnjenje težkih vozil in polnjenje s tekočim vodikom. Poleg tega bosta imela pomorski promet in plovba po celinskih plovniških poteh koristi tudi od dodatnih skupnih tehničnih specifikacij za olajšanje in utrditev vstopa alternativnih goriv na trg, zlasti v zvezi z oskrbo z električno energijo in vodikom za uporabo kot gorivo.

Z **vidika potrošnikov** mora biti uporaba infrastrukture za alternativna goriva tako enostavna kot uporaba običajne oskrbovalne infrastrukture. Zato morajo biti na voljo informacije o lokaciji in cene, ki bodo zaračunane, plačilo pa mora biti nemoteno. Sedanji okvir politike ima pomanjkljivosti, potrošniki pa se lahko soočajo s težavami, zlasti pri čezmejnih potovanjih.

Nazadnje in v skladu s sporočilom Komisije COM(2020) 299³⁷ je treba zagotoviti stroškovno učinkovito vključitev večjega števila električnih vozil v **elektroenergetski sistem**. Pametno polnjenje električnih vozil je ključno za preprečitev prezasedenosti omrežja in omejitev dragih naložb v infrastrukturo omrežja. S pametnim vključevanjem električnih vozil in dvosmernim polnjenjem bo zagotovljena tudi prožnost za celostno upravljanje energetskega sistema, kar bo pomagalo vključiti večji delež energije, proizvedene iz nestalnih obnovljivih virov. Medtem ko direktiva o trgu električne energije³⁸ in uredba o trgu električne energije³⁹, sprejeti leta 2019, zagotavljata zakonodajni okvir na strani trga električne energije, bodo morda potrebne dodatne zahteve glede polnilnih mest in komunikacije med polnilnim mestom in vozilom, da se v celoti omogoči pametno in dvosmerno polnjenje.

Poleg tega **naložbe** v infrastrukturo med prehodom na alternativna goriva in precej omejenim uvajanjem vozil na alternativna goriva morda ne bodo donosne. To velja zlasti za lokacije z majhnim povpraševanjem in manjšo gospodarsko upravičenostjo, na primer za podeželje ali

³⁷ Sporočilo Komisije COM(2020) 299 final – Gonilo za podnebno nevtravno gospodarstvo: strategija EU za povezovanje energetskega sistema.

³⁸ Direktiva (EU) 2019/944

³⁹ Direktiva (EU) 2019/943

območja z neznatnim uvajanjem vozil. Poleg tega bo za uvedbo zelo hitrih polnilnih mest in oskrbovalnih mest za vodik ob jedrnem in celovitem omrežju TEN-T morda potrebna nadaljnja podpora. V zvezi s tem je treba za uresničitev cilja Komisije, da bo do leta 2025 nameščenih vsaj milijon javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest, nadaljevati javno financiranje javno dostopnih polnilnih in oskrbovalnih mest ter ga usmeriti v tiste dele omrežja, kjer zasebne naložbe ne bodo donosne.

Glede na navedeno je Komisija napovedala revizije ustrezne zakonodaje, na primer standardov za emisije CO₂ za lahka tovorna vozila leta 2021 in standardov za emisije CO₂ za težka vozila leta 2022 ter prihajajočih pobud FuelEU in ReFuelEU za pomorstvo in letalstvo, in revizijo direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov⁴⁰, ki bo okrepila ukrepe za uvajanje goriv iz obnovljivih virov, vodika in električne energije v prometnem sektorju. Potrebni so tudi nadaljnji ukrepi na ravni EU za zagotovitev, da bo **vzpostavljanje interoperabilne in uporabniku prijazne polnilne in oskrbovalne infrastrukture**⁴¹ v skladu s potrebo po pospešenem uvajanju vozil in goriv v vseh načinih prevoza.

To zahteva okrepitev sedanjega okvira politike na ravni EU, da bi se izpolnile večje podnebne ambicije iz evropskega zelenega dogovora in preprečile nadaljnje ovire za rast trga. Komisija zdaj pripravlja oceno učinka za revizijo direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in bo v tem okviru ustrezno upoštevala ugotovitve tega poročila in ugotovitve ocene Direktive, ki se izvaja.

⁴⁰ Direktiva (EU) 2018/2001.

⁴¹ Medtem ko bo javno dostopna infrastruktura obravnavana pri reviziji direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, bo zasebna polnilna infrastruktura v stanovanjskih in nestanovanjskih stavbah obravnavana pri reviziji direktive o energijski učinkovitosti stavb.