



Briselē, 8.3.2021.
COM(2021) 103 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**par to, kā piemērota Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras
ieviešanu**

{SWD(2021) 49 final}

1. Ievads

Eiropas Savienība ir apņēmusies sasniegt visaugstāko klimata un vides aizsardzības līmeni. Tāpēc ilgtspējīgas alternatīvo degvielu ražošanas, ieviešanas un izmantošanas palielināšana ir viena no galvenajām Eiropas transporta, enerģētikas un klimata politikas prioritātēm. Blīva, plaša, uzticama un viegli lietojama alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkla izveide visiem transporta veidiem ir būtisks elements, lai līdz 2050. gadam sasniegtu klimatneitralitātes mērķi un palīdzētu sasniegt Eiropas zaļajā kursā¹ noteikto nulles piesārņojuma mērķi. Šis tīkls būs svarīgs faktors, kas veicinās bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu, kuģu un gaisa kuģu ienākšanu tirgū.² Attiecībā uz autotransportu Eiropas zaļais kurss nosaka mērķi līdz 2025. gadam izveidot vismaz vienu miljonu publiski pieejamu uzlādes un uzpildes staciju, kas kalpos par atspēriena punktu nepieciešamajai daudz plašākai šādas infrastruktūras izvēršanai līdz 2030. gadam, kā paredzēts Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā³. Stratēģijā ir noteikti svarīgi un vērienīgi starpposma mērķrādītāji ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošanas, ieviešanas un izmantošanas palielināšanai visos transporta veidos līdz 2030. un 2050. gadam, tostarp vajadzības gadījumā vajadzīgās infrastruktūras izvēršanai.

Šajā ziņojumā ir izklāstīti novērtējuma rezultāti par dalībvalstu veiktajiem pasākumiem, ar kuriem īsteno Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (*AFID*) un attīsta alternatīvo degvielu un alternatīvo degvielu infrastruktūras tirgus Savienībā. Tas izriet no minētās direktīvas 10. panta 3. punkta noteikumiem, saskaņā ar kuriem Komisijai ik pēc trim gadiem, sākot ar 2020. gada 18. novembri, jāiesniedz ziņojums par direktīvas piemērošanu

Ziņojuma pamatā ir plaša informācijas bāze. Komisija ir veikusi padziļinātu novērtējumu par valstu īstenošanas ziņojumiem, kas saņemti no dalībvalstīm saskaņā ar šo direktīvu⁴, balstoties uz saziņu ar dalībvalstīm minētā novērtējuma izstrādē. Komisija ir veikusi arī ārēju atbalsta pētījumu⁵ saistībā ar notiekošo minētās direktīvas izvērtēšanu. Turklāt Komisija ir atjauninājusi savu ziņojumu par pašreizējo stāvokli alternatīvo degvielu transporta sistēmu jomā ES⁶. Šie novērtējumi ir publicēti kopā ar šo ziņojumu.

Šie novērtējumi liecina, ka, pilnībā īstenojot plānotos uzdevumus un pasākumus dalībvalstīs, līdz 2030. gadam tiktu izvērsta infrastruktūra, kas, ņemot vērā kopējos rādītājus, varētu potenciāli uzturēt ar alternatīvām degvielām darbināmu transportlīdzekļu skaitu, kas atbilst prognozēm saskaņā ar plānu, kura mērķis ir ES panākt kopējo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu par 40 %⁷. Tomēr pašreizējā ieviešana nav radījusi visaptverošu un pilnīgu viegli lietojamas infrastruktūras tīkla pārklājumu visā Savienībā, jo joprojām pastāv lielas atšķirības starp dalībvalstu plāniem un citi transporta veidi, kas nav autotransports, nav ietverti vai nav pietiekami pārstāvēti. Turklāt 2030. gada klimata mērķrādītāja plāns⁸ palielina vērienīgumu, paaugstinot 2030. gada ES siltumnīcefekta gāzu emisiju

¹ COM(2019) 640 final.

² Pārējā šā paziņojuma daļā, ja nav norādīts citādi, termins "transportlīdzekļi" atbilstoši konkrētajam kontekstam attiecas uz visu veidu transportlīdzekļiem, tostarp vieglajiem automobiļiem, kravas automobiļiem, autobusiem, tālsatiksmes autobusiem, vilcieniem, gaisa kuģiem, kuģiem, prāmjiem utt.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ Dienestu darba dokuments, valstu īstenošanas ziņojumi (VĪZ).

⁵ Izvērtēšanas atbalsta pētījums.

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

⁷ Definēts klimata un enerģētikas politikas satvarā laikposmam līdz 2030. gadam.

⁸ COM(2020) 562 final.

samazināšanas mērķrādītāju līdz 55 %, tādējādi prasot ievērojami lielāku bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu skaita pieaugumu un infrastruktūras pienācīgu izvēršanu.

Šis ziņojums norāda uz ieguvumiem, ko sniedz aktīvāka rīcība dalībvalstu politikas regulējumu turpmākā īstenošanā un politikas satvara turpmāka attīstīšana Eiropas līmenī. Šis konstatējums atbilst iepriekšējiem secinājumiem, ko Komisija paudusi paziņojumā “Virzība uz alternatīvo degvielu visplašāko izmantošanu — Rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru”⁹, un Eiropas Parlamenta ziņojumā par alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršanu¹⁰ ietvertajiem secinājumiem. Atsevišķu valstu īstenošanas ziņojumu padziļināto novērtējumu publicēšana ir pamats turpmākām diskusijām par to, kā dalībvalstis var atbalstīt pietiekamas alternatīvo degvielu infrastruktūras ātru izveidi. Šajā kontekstā ir acīmredzama sinerģija starp valstu atveseļošanas un noturības plāniem saskaņā ar atveseļošanas instrumentu *Next Generation EU* un iespējām, kas saistītas ar ieguldījumu programmu ilgtspējīgai mobilitātei.

2. Pašreizējais stāvoklis: tehnoloģiskais progress un tirgu attīstība

Kopš direktīvas pieņemšanas 2014. gadā dažādu alternatīvo degvielu tirgi ir attīstījušies atšķirīgi gan viena transporta veida ietvaros, gan transporta veidu starpā attiecībā uz transportlīdzekļu un infrastruktūras ieviešanu.

1. tabula. Tādu ar alternatīvu degvielu darbināmu vieglo pasažieru automobiļu skaits, kas reģistrēti ES 2014.–2020. gadā

	2014. gads	2015. gads	2016. gads	2017. gads	2018. gads	2019. gads	2020. gads	Palielinājums 2014.–2020. gadā
Elektriski akumulatora automobiļi	75 067	119 222	164 681	244 231	376 534	616 644	904 262	1105 %
No elektrotīkla uzlādējami hibrīdelektriski automobiļi	56 758	126 032	191 561	254 249	349 181	474 724	755 282	1231 %
Ar ūdeņradi darbināmi automobiļi	53	192	362	531	714	1187	1492	2715 %
Ar saspiesto dabasgāzi darbināmi automobiļi	999 044	1 058 992	1 089 701	1 113 714	1 161 118	1 193 806	1 207 069	21 %
Ar sašķidrināto naftas gāzi darbināmi automobiļi	6 906 769	7 089 523	7 232 050	7 264 118	7 628 053	7 714 409	7 707 823	12 %
Kopā alternatīvās degvielas automobiļi	8 037 691	8 393 961	8 678 355	8 876 843	9 515 600	10 000 770	10 575 928	32 %
Alternatīvās degvielas automobiļi, %	2,99 %	3,12 %	3,23 %	3,30 %	3,59 %	3,72 %	3,93 %	

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

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

Salīdzinājumā ar tirgus situāciju direktīvas pieņemšanas laikā **elektrotransportlīdzekļu** tirgus ir ievērojami attīstījies, jo īpaši attiecībā uz mazas noslodzes elektrotransportlīdzekļiem un autobusiem (gan elektriskiem akumulatora transportlīdzekļiem, gan no elektrotīkla uzlādējamiem hibrīdelektriskiem transportlīdzekļiem). Jo īpaši vieglo elektroautomobiļu gadījumā laikposmā no 2010. līdz 2020. gadam ir strauji pieaudzis kopējais transportlīdzekļu reģistrācijas gadījumu skaits un pieejamo modeļu skaits. 2020. gada 3. ceturksnī īpatsvars palielinājās līdz 9,9 % no kopējā vieglo automobiļu pārdošanas apjoma salīdzinājumā ar 3 % iepriekšējā gadā¹¹. Lai gan vieglo automobiļu krājumi joprojām ir nelieli, ir sagaidāms, ka transportlīdzekļu ieviešana vēl vairāk paātrināsies; to veicinās arī nepieciešamība ievērot juridiskās prasības, kas noteiktas CO₂ emisiju standartos mazas noslodzes transportlīdzekļiem¹² un “Tīro” transportlīdzekļu direktīvā¹³, un spiediens nodrošināt atbilstību tiesību aktiem par gaisa kvalitāti. Vieglo automobiļu un furgonu, kā arī autobusu modeļu pieejamība pēdējo gadu laikā ir ievērojami uzlabojusies. Līdz ar tehnisko attīstību un akumulatoru jaudas pieaugumu elektrotransportlīdzekļu pilnuzlādes nobraukumi ievērojami pārsniedz vidējo dienas laikā nobraukto attālumu ES un ļauj pārvietoties lielos attālumos, kas palielina lietotāju atbalstu. Attiecībā uz kravas automobiļiem tirgu brieduma pakāpe kopš 2014. gada ir attīstījusies daudz lēnākā tempā. Transportlīdzekļu (tostarp modernizēto) krājumu līmenis joprojām ir ļoti zems. Kravas automobiļi pašlaik sāk ienākt izplatīšanas tirgū, un ražotāji ir paziņojuši par jauniem modeļiem (tostarp ar lielākiem pilnuzlādes nobraukumiem), kas ienāks tirgū turpmākajos gados. Paredzams, ka līdz 2025. gadam šajā segmentā tiks turpināta ieviešana tirgū, arī ņemot vērā nepieciešamību ievērot CO₂ emisiju standartu juridiskās prasības lielas noslodzes transportlīdzekļiem¹⁴. Elektroautobusu (jo īpaši sabiedriskā transporta autobusi pilsētu teritorijās) ieviešana ir ievērojami pieaugusi, un reģistrēto autobusu skaits 2019. gadā ir palielinājies vairāk nekā divas reizes. Turklāt daudzas pilsētas ir izvirzījušas ļoti vērienīgus mērķrādītājus autobusu parka elektrifikācijai, un tas liecina, ka šī tendence, visticamāk, paātrināsies.

Salīdzinot ar tirgus situāciju direktīvas pieņemšanas laikā, **ūdeņraža degvielas elementa transportlīdzekļu** tirgus ir audzis ievērojamā tempā, lai gan no ļoti zema sākumpunkta. Lai gan degvielas elementa vieglie automobiļi, furgoni un autobusi ir tehnoloģiski nobrieduši, to reģistrācijas rādītāji joprojām ir ļoti zemi. Mazas noslodzes degvielas elementa transportlīdzekļu modeļu pieejamībā ir panākts tikai pakāpenisks progress: piemēram, 2020. gadā ES (bet ne visās dalībvalstīs) tika piedāvāti četri degvielas elementa vieglo automobiļu modeļi. Eiropas oriģinālā aprīkojuma ražotāji nav paziņojuši par ievērojamiem ieguldījumiem ūdeņraža degvielas elementa vieglajos automobiļos un furgonos. Situācija attiecībā uz autobusiem ir nedaudz labāka: dažādi Eiropas ražotāji ir sākuši ražošanu, un vairākas pilsētas un reģioni ir sākuši izvērst ūdeņraža degvielas elementa autobusu parkus. Lai gan kravas automobiļu tirgū nebija vērojama liela aktivitāte, situācija pašlaik mainās. Līdz ar jaunajiem CO₂ emisiju standartiem dažādi oriģinālā aprīkojuma ražotāji ir sākuši intensīvi ieguldīt ūdeņraža degvielas elementa kravas automobiļu risinājumos, ņemot vērā to sērijveida ražošanu autopārvadājumiem lielos attālumos pēc 2025. gada. Ar Eiropas Tīra

¹¹ www.acea.be.

¹² Regula (ES) 2019/631, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631>.

¹³ Direktīva (ES) 2019/1161, <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2019/1161/oj>.

¹⁴ Regula (ES) 2019/1242, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>.

ūdeņraža aliansi¹⁵ ES rada spēcīgu impulsu labākai tirgus dalībnieku rīcības koordinēšanai, izmantojot pilnas vērtības ķēdes pieeju, kurai būtu jāstiprina arī degvielas elementa kravas automobiļu tirgus attīstība, kā arī tālsatiksmes autobusu tirgus attīstība.

Salīdzinot ar tirgus situāciju direktīvas pieņemšanas laikā, **dabasgāzes transportlīdzekļu** kopējā tirgus attīstība katrā segmentā atšķiras. Tehnoloģija dabasgāzes transportlīdzekļiem un komponentiem ir pilnībā izstrādāta gan fosilas, gan bioloģiskas izcelsmes saspīestai dabasgāzei (CNG) un sašķidrinātai dabasgāzei (LNG). Vieglo pasažieru automobiļu skaits 2020. gadā bija aptuveni 1,2 miljoni. Transportlīdzekļu modeļi ir pārdošanā ES tirgū visos segmentos. Tomēr pēdējos gados ir samazinājies to zīmolu skaits, kuri piedāvā CNG transportlīdzekļus¹⁶. Dabasgāzes kravas automobiļi ir uzrādījuši stabilāku izaugsmi, jo īpaši LNG segmentā.

Jau pirms direktīvas pieņemšanas tirgū bija aptuveni 7 miljoni **sašķidrinātas naftas gāzes** (LPG) transportlīdzekļu. Kopš direktīvas pieņemšanas transportlīdzekļu ieviešana ir palēninājusies. Trīs ceturtdaļas šo transportlīdzekļu bija reģistrēti tikai divās dalībvalstīs; tādējādi ES joprojām pastāv spēcīga šo transportlīdzekļu ģeogrāfiskā koncentrācija. Vairākās pilsētās pastāv LPG autobusu parki. Tomēr jaunu LPG autobusu iegādes vai nolietoto autobusu aizstāšanas gadījumu skaits samazinās.

Turklāt **atjaunojamās šķidrās degvielas un sintētiskās degvielas**, tostarp e-degvielas, ir iespējams ražot atbilstīgi pašreizējiem degvielas standartiem attiecībā uz dīzeļdegvielu un benzīnu; tāpēc tās var izplatīt, izmantojot esošo infrastruktūru, un izmantot standarta transportlīdzekļos. Īpaša infrastruktūra biodegvielai (e85), ko paredzēts izmantot duālās degvielas transportlīdzekļos, pastāv tikai dažās dalībvalstīs, un šādu transportlīdzekļu reģistrācija joprojām ir stabila ļoti zemā līmenī. Galvenais jautājums ir par ilgtspējīgu alternatīvo biodegvielu ražošanas jaudas potenciālu nākotnē. Ņemot vērā izejvielu pieejamību, ražošanas procesa vispārējo efektivitāti un kopējās izmaksas gan biodegvielai, gan sintētiskajām degvielām, biodegviela jo īpaši jāizmanto tādos transporta veidos, kurus ir grūtāk dekarbonizēt (aviācija, ūdens transports).

Attiecībā uz **ūdens transportu** datu pieejamība par biodegvielu, ar alternatīvu degvielu darbināmu kuģu un **krasta elektroapgādes (OPS)** izmantošanu noenkurotiem kuģiem ir ierobežota. Kopējais pasūtīto LNG kuģu skaits visā pasaulē 2019. gadā bija aptuveni 300. Tikai puse no šiem kuģiem tiek ekspluatēti. Atlikusī puse vēl arvien nav piegādāta. Pasaulē ekspluatācijā esošo elektrokuģu (ieskaitot hibrīdkuģus) skaits ir tikpat mazs, taču pēdējā laikā tas ir palielinājies: 2019. gadā ekspluatācijā bija 160 kuģi, un vēl 104 kuģi tika būvēti¹⁷. 2019. gada beigās aptuveni 50 iekšzemes un jūras ostās ES bija vismaz viens OPS savienojuma punkts¹⁸.

Attiecībā uz alternatīvo degvielu izmantošanu **dzelzceļa transportā** aptuveni 60 % tīkla, kas apkalpo 80 % no kopējā satiksmes apjoma, ir elektrificēti¹⁹. Nesen ir sākušies pirmie ūdeņraža degvielas elementa vilcienu pasūtījumi tirgū. Attiecībā uz alternatīvo degvielu

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

¹⁶ Pieprasījuma samazināšanos pēc jauniem dabasgāzes transportlīdzekļiem apstiprina autotransportā izmantotās dabasgāzes apjoms: laikposmā no 2008. līdz 2015. gadam tas vairāk nekā divkāršojās, bet kopš tā laika kopumā ir saglabājies stabils.

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

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

¹⁹ Transporta sistēmas elektrifikācija, <https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/en/news/electrification-transport-system-expert-group-report>.

izmantošanu **aviācijā** biodegvielas un e-degvielas jau tagad var sajaukt ar petroleju. Tomēr šķidrās biodegvielas izmantošana joprojām ir pavisam neliela: 0,05 % no gaisa transporta enerģijas patēriņa. Gaisa kuģu ražotāji ir sākuši ieguldīt arī elektrisko, hibrīdo un ūdeņraža gaisa kuģu izstrādē.

3. Direktīvas ieviešana

Transponēšana

Dalībvalstīm direktīva bija jātransponē līdz 2016. gada 18. novembrim. Daudzās dalībvalstīs transponēšana ir aizkavējusies. Komisija 2017. un 2018. gadā sāka 24 pārkāpuma lietas par netransponēšanu. 2018. gada gaitā Komisija slēdza lielāko daļu lietu, bet atlikušās lietas — 2019. un 2020. gadā. 2020. gada beigās nav neatrisinātu pārkāpuma lietu pret dalībvalstīm par direktīvas netransponēšanu.

Valstu politikas regulējuma stāvoklis

Direktīvā noteikts, ka katrai dalībvalstij ir jāpieņem valsts politikas regulējums (VPR) alternatīvo degvielu tirgus attīstībai transporta nozarē un attiecīgās infrastruktūras ieviešanai. Jo īpaši VPR bija jāietver valsts uzdevumi un mērķi alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanai, ņemot vērā pieprasījumu valsts, reģionālā un Savienības mērogā. Turklāt dalībvalstīm bija jānodrošina pasākumi, kas vajadzīgi, lai sasniegtu VPR noteiktos valsts uzdevumus un mērķus. Dalībvalstīm bija jāinformē Komisija par savu VPR līdz 2016. gada 18. novembrim.

Savā 2017. gada VPR novērtējumā un 2019. gada atjauninājumā²⁰ Komisija secināja, ka VPR no ES mēroga perspektīvas nav pilnībā saskanīgi attiecībā uz noteiktajām prioritātēm. Dalībvalstu mērķi attiecībā uz alternatīvo degvielu un to infrastruktūras ieviešanu ievērojami atšķīrās. Komisija arī secināja, ka ne visos VPR ir noteikti skaidri un pietiekami uzdevumi un mērķi, kurus papildina visaptveroši pasākumi.

Rīcības plāns par alternatīvo degvielu infrastruktūru

Lai atbalstītu VPR īstenošanu, Komisija saskaņā ar direktīvas 10. panta 6. punktu 2017. gada 8. novembrī pieņēma ES Rīcības plānu par alternatīvo degvielu infrastruktūru²¹. Tas atbalsta alternatīvo degvielu infrastruktūras pamata izveidi ar pilnīgu TEN-T tīkla pārklājumu līdz 2025. gadam un ieguldījumu palielināšanu infrastruktūrā. Plānā tika paziņots par papildu atbalstu 800 miljonu EUR apmērā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI)²² un programmas *NER300*²³ ietvaros ieguldījumu veicināšanai. Rīcības plānā arī norādīts, ka dalībvalstu plānos ir jāpaaugstina politikas mērķu vērienīgums, jo īpaši attiecībā uz infrastruktūras izvēršanu pilsētu un pārrobežu teritorijās un rīcību pakalpojumu izmantošanas veicināšanai.

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/LV/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.

Valstu īstenošanas ziņojumu iesniegšana

Direktīvā ir noteikts, ka dalībvalstīm līdz 2019. gada 18. novembrim ir jāiesniedz Komisijai valsts īstenošanas ziņojums (VĪZ) par valsts politikas regulējuma (VPR) izpildi laikposmā no VPR iesniegšanas līdz vismaz 2018. gada 31. decembrim. Minētajos ziņojumos ietver direktīvas I pielikumā uzskaitīto informāciju un vajadzības gadījumā attiecīgu pamatojumu par to, kādā līmenī ir sasniegti 3. panta 1. punktā minētie valsts uzdevumi un mērķi. Līdz 2020. gada 1. maijam Komisija bija saņēmusi 25 VĪZ. Līdz 2020. gada 1. oktobrim Komisija bija saņēmusi ziņojumus no visām dalībvalstīm, izņemot vienu. Komisijas novērtējuma konstatējumi ir izklāstīti šajā ziņojumā un Komisijas dienestu darba dokumentā, kas pievienots šim ziņojumam.

Direktīvas aspekti, kas prasīja tiešu Komisijas rīcību

Degvielas marķēšana

Direktīvā noteikts, ka dalībvalstis nodrošina, ka patērētājiem tiek sniegta būtiska, konsekventa un skaidra informācija par viņu transportlīdzekļu saderību ar tirgū laistajām degvielām. Informācijas sniegšanas pamatā ir marķēšanas noteikumi par degvielas atbilstību saskaņā ar Eiropas standartizācijas organizāciju standartiem, kuri nosaka degvielu tehniskās specifikācijas. Šajā ziņā Eiropas Komisija lūdza Eiropas Standartizācijas komitejai (CEN) un Eiropas Elektrotehnikas standartizācijas komitejai (Cenelec) pieņemt attiecīgos standartus. Tā rezultātā CEN un Cenelec pieņēma standartu EN 16942 “Degvielas. Transportlīdzekļu savietojamības identificēšana. Grafiskais attēlojums lietotāju informācijai”, kas stājās spēkā 2018. gada 12. oktobrī, un standartu EN 17186 “Transportlīdzekļu un infrastruktūras savietojamības identifikācija. Grafiskais attēlojums lietotāju informācijai par elektrotransportlīdzekļu (EV) uzlādi”, kas stāsies spēkā 2021. gada 20. martā. Konsekventi dati par minēto standartu piemērošanu dalībvalstu tirgos ir ierobežoti. Komisija kopā ar dalībvalstīm pārbauda situāciju. Jaunākā informācija liecina, ka degvielas marķējumus diezgan bieži izmanto degvielas uzpildes stacijās dalībvalstīs.

Degvielas cenu salīdzinājums

Direktīvā noteikts, ka, norādot degvielas cenas degvielas uzpildes stacijā, informācijas nolūkā būtu jāatspoguļo attiecīgo vienības cenu salīdzinājums, jo īpaši dabasgāzei un ūdeņradim. Komisijas 2018. gada 17. maija Īstenošanas regula (ES) 2018/732 ievieš kopīgu metodiku alternatīvu degvielu vienības cenu salīdzināšanai. Reaģējot uz Covid-19 krīzi, dalībvalstis piekrita Komisijas priekšlikumam atlikt regulas piemērošanas dienu līdz 2020. gada 7. decembrim²⁴. Saskaņā ar pieņemto metodiku degvielas cenu izsaka kā attiecīgās valūtas daudzumu uz 100 km. Degvielas uzpildes stacijās atspoguļotais salīdzinājums būtu jābalsta uz pārredzamiem vieglo pasažieru automobiļu paraugiem, kuri ir salīdzināmi vismaz svāra un jaudas ziņā. EISI ietvaros īstenotas programmas atbalsta darbības (PAD) rezultātā tika sniegti ieteikumi saskaņotai šā noteikuma īstenošanai dalībvalstīs, tai skaitā gadījumos, kad tiek izmantoti digitālie rīki.

²⁴ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/858 (2020. gada 18. jūnijs).

Datu pieejamība

Direktīvā noteikts, ka dati, kas norāda publiski pieejamo uzpildes un uzlādes punktu ģeogrāfisko izvietojumu, ir pieejami visiem lietotājiem atklātā un nediskriminējošā veidā. Lai palīdzētu dalībvalstīm, EISI ietvaros tika izstrādāta PAD ar 15 iesaistītajām dalībvalstīm. Tā koncentrējas uz e-mobilitātes identifikācijas kodu formātu uzlādes punktu operatoriem (UPO) un e-mobilitātes pakalpojumu sniedzējiem (EMPS), nosakot pamatu struktūrai, kas sniedz savstarpējas atsaucis informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm. PAD sniedz ieteikumis par to, kā dalībvalstis var izstrādāt un īstenot savu valsts IT infrastruktūru, no kuras dati tiks vākti un darīti pieejami, izmantojot valstu piekļuves punktus (VPP), saskaņā ar Direktīvu 2010/40/ES par inteligētām transporta sistēmām.

Alternatīvo degvielu infrastruktūras standartizācija

Direktīva tika papildināta un grozīta ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2019/1745. Regulā ir noteiktas tehniskās specifikācijas, kas piemērojamas L kategorijas mehānisko transportlīdzekļu uzlādes punktiem, krasta elektropadevei iekšzemes ūdensceļu kuģiem, ūdeņraža padevei autotransportam un dabasgāzes padevei autotransportam un ūdens transportam. Ar regulu groza direktīvas II pielikumu, precizējot *CEN* un *Cenelec* ieteiktos standartus, kas tika sagatavoti, reaģējot uz Komisijas standartizācijas pieprasījumu.

Joprojām nav veikti pasākumi, ar kuriem izpildītu II pielikuma prasības attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu bezvadu uzlādes punktu tehniskajām specifikācijām, mehānisko transportlīdzekļu akumulatoru apmaiņu un elektroautobusu uzlādes punktiem. Tomēr uz bezvadu uzlādes punktu un elektroautobusu uzlādes punktu tehniskajām specifikācijām attieksies 2021. gadā plānotās deleģētās regulas.

4. Dalībvalstu veikto pasākumu analīze

Direktīvā noteikts, ka dalībvalstīm jānosaka uzdevumi alternatīvo degvielu infrastruktūrai un jāizstrādā atbilstīgi pasākumi šo uzdevumu sasniegšanai saskaņā ar valsts politikas regulējumu. Lai gan direktīvā ir skaidri noteiktas ceļu infrastruktūras un ostu vispārējās vajadzības, tajā nav paredzēta vienota metodika uzdevumu noteikšanai un attīstības novērtēšanai.

Novērtējums liecina, ka salīdzinājumā ar VPR ir panākts progress attiecībā uz lielākajā daļā VĪZ sniegto datu kvantitāti un kvalitāti. Tomēr daudzos ziņojumos nav pilnībā un apmierinoši ņemtas vērā direktīvā noteiktās ziņošanas prasības. Joprojām pastāv būtiskas atšķirības starp dalībvalstīm attiecībā uz uzdevumu noteikšanu un pasākumu aprakstu. Šīs atšķirības apgrūtina dalībvalstu mērķu saskaņotu novērtējumu attiecībā uz alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkla izveidi ES²⁵.

²⁵ Lielākā daļa dalībvalstu ir iesniegušas aplēses par elektrotransportlīdzekļu ieviešanu un noteikušas elektrouzlādes iekārtu ieviešanas uzdevumus 2020. gadam. Tomēr tikai aptuveni divas trešdaļas iesniedza datus par 2025. vai 2030. gada uzdevumiem. Uzdevumu noteikšana citu alternatīvo degvielu infrastruktūrai ir ierobežotāka. Aptuveni puse dalībvalstu nosaka uzdevumus attiecībā uz *CNG* un *LNG*. Tikai aptuveni trešdaļa dalībvalstu ir noteikušas uzdevumus *LNG* bunkurēšanai un krasta energoapgādei (*OPS*) gan jūras, gan iekšzemes ūdensceļiem. Visbeidzot, aptuveni puse dalībvalstu izvēlējās noteikt uzdevumus autotransporta ūdeņraža infrastruktūrai.

Dalībvalstu aplēses par transportlīdzekļu ieviešanu un infrastruktūras ieviešanas uzdevumiem

Dalībvalstu transportlīdzekļu aplēšu un VĪZ noteikto infrastruktūras uzdevumu apkopojums ES līmenī liecina, ka tie ir nedaudz vērienīgāki nekā 2016. gadā VPR ietvaros noteiktie. Starp dalībvalstīm joprojām pastāv būtiskas atšķirības.

Dalībvalstis lēš, ka **elektrotransportlīdzekļu** izmantošana strauji pieaug, lai gan pastāv ļoti lielas reģionālās atšķirības. Dalībvalstu prognozes liecina, ka 2020. gadā varētu būt aptuveni 2,5 miljoni elektrotransportlīdzekļu, 2025. gadā — vairāk nekā 7 miljoni, bet 2030. gadā — vairāk nekā 30 miljoni²⁶. Lai gan 2020. gada beigās bija reģistrēti aptuveni 1,8 miljoni elektrotransportlīdzekļu, daudzas dalībvalstis ir pārskatījušas uzdevumu vērienīgumu un attiecīgos pasākumus. Tie, visticamāk, veicinās paātrinātu transportlīdzekļu un infrastruktūras ieviešanu minētajās dalībvalstīs pēc 2020. gada. 2030. gada aplēsēs vieglo elektroautomobiļu kopējais īpatsvars ir aptuveni 15 % no pašreizējā vieglo automobiļu kopskaita. Tomēr atsevišķu dalībvalstu līmenī plāni un vērienīgums 2030. gadam svārstās no mazāk nekā 1 % līdz vairāk nekā 40 % vieglo elektroautomobiļu kopējā vieglo automobiļu skaitā.

2020. gada beigās ES bija izvietoti aptuveni 213 000 publiski pieejamu uzlādes iekārtu²⁷, no kurām aptuveni 10 % bija ātrie lādētāji (> 22 kW un līdz 350 kW). Tas pārsniedz dalībvalstu kopējo uzdevumu līdz 2020. gadam izveidot vairāk nekā 180 000 uzlādes punktu. Lielākā daļa dalībvalstu, kuras ir paziņojušas par saviem uzdevumiem, 2030. gadam plāno uzlādes punktu un transportlīdzekļu attiecību aptuveni 1 pret 12. Šīs attiecības piemērošana arī tām dalībvalstīm, kuras nav ziņojušas par uzdevumu, liecinātu, ka dalībvalstis pašlaik tiecas kopumā nodrošināt 2,7 miljonus uzlādes punktu 2030. gadā. Tomēr paredzams, ka šo uzlādes punktu sadalījums visā Eiropā būs ļoti nevienmērīgs, un ir paredzamas tīkla nepilnības, jo īpaši Dienvidēiropā un Austrumeiropā, kur lielā daļā *TEN-T* pamattīkla nav ierīkoti uzlādes punkti ik pēc 60 km²⁸.

Attiecībā uz elektrotransportlīdzekļiem un to infrastruktūru 2019. un 2020. gadā tika reģistrēts daudz lielāks elektrotransportlīdzekļu reģistrācijas pieaugums nekā publiski pieejamās uzlādes infrastruktūras ieviešanā. Šī tendence turpinājās arī 2020. gadā. Faktiski 2019. gadā reģistrēto elektrotransportlīdzekļu skaits palielinājās par 50 % un 2020. gadā par 52 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, savukārt uzlādes infrastruktūras pieaugums bija attiecīgi tikai 38 % un 30 %²⁹. Lai gan ātrākas uzlādes tehnoloģijas ieviešana var palīdzēt risināt daļu no transportlīdzekļu izmantošanas pieauguma, šīs tendences turpināšanās joprojām radītu ievērojamu risku, ka infrastruktūras ieviešana nesakrītīs ar elektrotransportlīdzekļu ieviešanu turpmākajos gados. Tas varētu radīt būtiskus trūkumus, kas var apdraudēt šo transportlīdzekļu vispārējo izmantošanu.

16 dalībvalstu sniegtās aplēses par **CNG transportlīdzekļiem** liecina par transportlīdzekļu skaita divkārtīgo līdz 2025. gadam un turpmāku skaita pieaugumu līdz 2030. gadam attiecīgajās dalībvalstīs. Tomēr, pat ņemot vērā šo pieaugumu un to dalībvalstu transportlīdzekļu krājumus, kuras nav ziņojušas par izaugsmes aplēsēm, paredzams, ka līdz

²⁶ Šie skaitļi balstās uz datiem no 25 dalībvalstīm.

²⁷ www.eafo.eu.

²⁸ SWD(2017) 365 final.

²⁹ eafo.eu, 2021. gada janvāris.

2030. gadam CNG transportlīdzekļi veidos tikai aptuveni 1 % no kopējā transportlīdzekļu skaita ES. Pašreizējā infrastruktūra, kuru veido aptuveni 3600 uzpildes punkti 2020. gadā, šķiet lielā mērā pietiekama, lai apmierinātu pieprasījumu nākotnē. Tas pats attiecas uz pašreizējo **LPG infrastruktūru**, jo saskaņā ar dalībvalstu aplēsēm pašreizējais transportlīdzekļu skaits līdz 2030. gadam būtiski nepalielināsies.

To 11 dalībvalstu aplēses, kuras ziņoja par **LNG**, liecina, ka **LNG lielas noslodzes transportlīdzekļu skaits** līdz 2030. gadam varētu ievērojami palielināties. Tomēr pat ar šo palielinājumu šie transportlīdzekļi joprojām būs tikai aptuveni 1 % no ES kravas automobiļu skaita. 2020. gadā ES bija aptuveni 310 **LNG** uzpildes punkti, kas apkalpoja galvenos **TEN-T** transporta koridorus. Lai gan joprojām pastāv dažas nepilnības, esošie uzpildes punkti jau lielā mērā nodrošina pietiekamu tīkla savienojamību.

Ūdeņraža degvielas elementa mobilitāte joprojām ir tirgus niša. Dažas dalībvalstis ziņo par vērienīgiem mērķiem **ūdeņraža degvielas elementa transportlīdzekļu** ieviešanā. Šo vērienīgo mērķu rezultātā līdz 2030. gadam Eiropas Savienībā varētu būt aptuveni 300 000 šādu transportlīdzekļu. Tomēr aptuveni puse dalībvalstu nav iesniegušas nekādas aplēses, un daudzām dalībvalstīm, šķiet, vēl nav ūdeņraža stratēģijas. 2020. gadā darbojās 125 ūdeņraža stacijas, bet dalībvalstu uzdevumi liecina par aptuveni 600 stacijām līdz 2030. gadam. Tā kā aptuveni puse dalībvalstu neplāno nekādu infrastruktūru, pašreizējās direktīvas īstenošanas rezultātā ūdeņraža transportlīdzekļu savienojamība ES būtu ierobežota.

Dalībvalstu sniegtie dati par **jūras un iekšzemes ūdensceļu** kuģu aplēsēm un infrastruktūras ieviešanu bija ļoti ierobežoti. Tas neļauj veikt saskaņotu novērtējumu par **LNG** bunkurēšanas un krasta energoapgādes pašreizējo un plānoto attīstību ES. Direktīvā 2014/94/ES nav īpašu noteikumu attiecībā uz dzelzceļu un aviāciju.

Politikas un juridiskie pasākumi valstu līmenī

Dalībvalstis ir ziņojušas par dažādiem pasākumiem, ar ko atbalstītu ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu ieviešanu un sasniegtu savus infrastruktūras uzdevumus. Visas dalībvalstis ir īstenojušas vienu vai vairākus juridiskus un politiskus pasākumus elektrotransportlīdzekļu popularizēšanai. Aptuveni trīs ceturtdaļas dalībvalstu arī noteica pasākumus, ar ko veicina elektrotransportlīdzekļus un ar tiem saistīto infrastruktūru sabiedriskā transporta jomā. Vairāk nekā puse dalībvalstu ziņoja arī par juridiskiem un politikas pasākumiem, ar ko atbalsta transportlīdzekļu un infrastruktūras ieviešanu dabasgāzes un ūdeņraža jomā. Tomēr tikai dažas dalībvalstis ziņoja par īpašiem pasākumiem saistībā ar ūdens transportu.

Saskaņā ar ierobežoto informāciju no 22 VĪZ laikposmā no 2016. līdz 2019. gadam dalībvalstis kopumā ir piešķirušas aptuveni 6,7 miljardus EUR. Budžeta piešķirumi dalībvalstīs bija ļoti atšķirīgi — no tikai 3 miljoniem EUR līdz gandrīz 2,7 miljardiem EUR. Dalībvalstis lielāko daļu līdzekļu novirzīja dažādu politikas atbalsta pasākumu īstenošanai (piemēram, atbalsts transportlīdzekļu iegādei un infrastruktūras izvēršanai), kam sekoja atbalsts pētniecībai, tehnoloģiju izstrādei un demonstrējumiem, kā arī atbalsts ražošanai. Lielākā daļa dalībvalstu budžeta atbalsta tika piešķirta elektrotransportlīdzekļiem un uzlādes infrastruktūrai, kam sekoja atbalsts ūdeņraža un dabasgāzes izmantošanai autotransportā. Ūdens transportam piešķirtā summa bija daudz ierobežotāka un mazāka nekā 5 % no kopējā finansējuma.

Dalībvalstu paziņotie pasākumi kopumā šķiet piemēroti, lai paātrinātu transportlīdzekļu un infrastruktūras ieviešanu saskaņā ar dalībvalstu vispārējām transportlīdzekļu un infrastruktūras aplēsēm un noteiktajiem uzdevumiem. Tas jo īpaši attiecas uz elektrotransportlīdzekļiem un to infrastruktūru.

5. Direktīvas ietekmes novērtējums

Direktīvas 10. panta 3. punktā ir noteikta prasība ziņot par tās ietekmi uz alternatīvo degvielu transportlīdzekļu un saistītās infrastruktūras ieviešanu. Šajā nodaļā apkopoti konstatējumi par darbu, kas veikts direktīvas pašreizējās izvērtēšanas ietvaros. Šeit izklāstītie konstatējumi neskar direktīvas izvērtēšanas secinājumus, kurus plānots publicēt līdz 2021. gada vasarai un kuros būs sīkāk izklāstīti izvērtēšanas rezultāti attiecībā uz ieviešanu un infrastruktūras kvalitāti, tostarp saistībā ar lietotāju informēšanu.

Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu un infrastruktūras ieviešana

Analīze liecina, ka direktīvai kopā ar citām likumdošanas iniciatīvām, piemēram, regulām par CO₂ emisiju standartiem mazas un lielas noslodzes transportlīdzekļiem un Direktīvu par ēku energoefektivitāti³⁰, ir bijusi ievērojama ietekme gan uz transportlīdzekļu, kas darbināmi ar alternatīvu degvielu, gan to infrastruktūras ieviešanu. Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu īpatsvars kopējā transportlīdzekļu pārdošanas apjomā 2020. gadā ir nedaudz lielāks, direktīvai esot spēkā, salīdzinājumā ar hipotētisku situāciju, kurā direktīvas nebūtu. Šī direktīvas pozitīvā ietekme ievērojami palielināsies līdz 2030. gadam, kad pieaugs bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu pārdošanas apjoms.

Direktīva arī tieši ietekmēja elektrouzlādes punktu skaitu, kas saskaņā ar prognozēm 2030. gadā būs aptuveni divreiz lielāks nekā gadījumā, ja direktīvas nebūtu. Līdzīga ietekme ir sagaidāma arī uz ūdeņraža un LNG uzpildes punktiem. Attiecībā uz CNG infrastruktūru ir sagaidāma mazāka direktīvas ietekme, jo infrastruktūras tīkls bija pieejams jau pirms direktīvas pieņemšanas.

Ir grūti novērtēt direktīvas ietekmi uz alternatīvo degvielu un krasta energoapgādes ieviešanu kuģniecībā un iekšzemes ūdensceļos. Pamatojoties uz pieejamajiem datiem, var secināt, ka lielākajā daļā dalībvalstu ieguldījumi alternatīvo degvielu infrastruktūrā LNG bunkurēšanai un krasta energoapgādei (OPS) ostās ir bijuši ierobežoti. Tomēr jo īpaši šajās jomās direktīvai, visticamāk, būs būtiska ietekme tuvāk to ieviešanas mērķa datumem 2025. vai 2030. gadā.

*Direktīvas ietekme uz infrastruktūras kvalitāti*³¹

Direktīvai bija arī ievērojama ietekme uz alternatīvo degvielu infrastruktūras savstarpējo izmantojamību. Tomēr joprojām pastāv vairāki trūkumi, kas lietotājiem apgrūtina netraucētu pārvietošanos pāri robežām, jo īpaši ar elektrotransportlīdzekļiem.

³⁰ Direktīva 2010/31/ES.

³¹ Informācija, kuras pamatā ir izvērtēšanas atbalsta pētījums un Ilgtspējīga transporta foruma ziņojums par ieinteresēto personu viedokļu analīzi par galvenajām politikas vajadzībām un rīcības iespējām alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas un patērētāju pakalpojumu jomā, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf>.

Lai nodrošinātu **savstarpēju izmantojamību**, direktīvā un vēlāk pieņemtajā Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2019/1745 tika noteiktas tehniskās specifikācijas fiziskajam savienojumam starp uzlādes/uzpildes punktu un transportlīdzekli. Iespēja pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar direktīvu ir palīdzējusi mērķorientēti transponēt tehniskās specifikācijas Eiropas tiesību aktos, pamatojoties uz Eiropas standartizācijas organizāciju pieredzi. Tomēr direktīva nav piemērota tam, lai apmierinātu nepieciešamību pēc papildu tehniskajiem standartiem par saziņas saskarnēm, lielas noslodzes transportlīdzekļu un kuģu uzlādes, kā arī metanola un amonjaka bunkurēšanu, šķidrā ūdeņraža uzpildes un ūdeņraža uzpildes ekosistēmas pilnīgas savstarpējas izmantojamības nodrošināšanas.

Direktīvas mērķis ir izveidot **viegli lietojamu infrastruktūru**. Šis mērķis ir sasniegts tikai daļēji. Nepilnības lietotāju pieredzē, jo īpaši pārrobežu elektromobilitātes jomā, ir apkopotas turpmāk tekstā.

Viegla piekļuve informācijai par visu uzlādes un uzpildes punktu atrašanās vietu un pieejamību ir būtiska. Tomēr pašlaik tas ne vienmēr ir tā. Daudzās dalībvalstīs šādi dati nav sistemātiski pieejami. Datu kvalitāte atšķiras, un tas ne vienmēr veicina jaunu visaptverošu lietotāju pakalpojumu izstrādi.

Lai gan direktīvā ir prasība par **pārredzamām cenām**, daudziem lietotājiem joprojām ir ierobežota informācija par uzlādes sesijas galīgo cenu. Cenas nereti nav skaidri norādītas uzlādes punktā, un bieži vien tās nav pieejamas arī lietotnēs. Turklāt pastāv daudzi dažādi cenu komponenti, kas apgrūtina galapatērētāju cenu salīdzināšanu.

Direktīvā ir paredzēti noteikumi par **ad hoc maksājumiem**, lai nodrošinātu, ka neviens lietotājs nepaliek iestrēdzis apmaksas sarežģījumu dēļ. Tomēr tirgos ir radušies dažādi digitālie risinājumi. Vienkārša un vienota *ad hoc* maksājumu metode (piemēram, maksājums ar kredītkarti/debetkarti) visā Eiropā nav pieejama. Uz līgumiem balstīta uzlāde visā Savienībā nedarbojas vienādi, jo ne visi elektromobilitātes pakalpojumu sniedzēji vai viesabonēšanas platformas piedāvā savus pakalpojumus katrā uzlādes punktā. Pieaug patērētāju sūdzību skaits par cenu pārredzamības un lietotājiem draudzīgas uzlādes infrastruktūras trūkumu, jo īpaši attiecībā uz maksājumiem, kas tiek uzskatīti par šķērslī tieši attiecībā uz garākiem braucieniem bez sarežģījumiem.

Attiecībā uz **elektrotransportlīdzekļu integrāciju elektroenerģijas sistēmā** pašreizējie direktīvas noteikumi nodrošina noteikumu saskaņošanu starp elektromobilitāti un elektroenerģijas tirgiem. Tomēr nākotnē transportlīdzekļu masveida ieviešanai būs nepieciešama vieda un divvirzienu uzlāde, kas nodrošinās elektrotransportlīdzekļu efektīvu integrāciju elektroenerģijas sistēmā. Nesen pārstrādātajā Elektroenerģijas direktīvā ((ES) 2019/944) jau ir paredzēts satvars konkurētspējīgu elektroenerģijas pakalpojumu attīstībai, kas — ja direktīva tiktu ātri³² un pareizi transponēta dalībvalstīs — radītu pamatu viedas uzlādes un transportlīdzekļa-tīkla pakalpojumu attīstībai tirgū, īpaši ja tiktu izvērstā vieda uzlādes infrastruktūra. Viedā uzlādes infrastruktūra ietver uzlādes punktu, saziņu starp uzlādes punktu un transportlīdzekli un pašu transportlīdzekli. Tomēr direktīvā pašlaik paredzētas maz iespēju viedas uzlādes infrastruktūras atbalstam un viedas un divvirzienu

³² Direktīvas (ES) 2019/944 saistīto pantu transponēšanas termiņš: 2020. gada 31. decembris.

uzlādes pakalpojumu izstrādes veicināšanai. Dalībvalstu VPR un VĪZ par šo tematu ir maz informācijas.

6. Dalībvalstu plānošanas saskaņotība ar 2030. gada ES klimata mērķrādītāja vērienīguma vispārējās vairošanas ietekmi

Dalībvalstu īstenošanas ziņojumu novērtējums liecina, ka to pašreizējais vispārējais mērķis attiecībā uz bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešanu autotransporta nozarē lielā mērā atbilst prognozēm par autotransporta jomas ieguldījumu, kas nepieciešams, lai līdz 2030. gadam sasniegtu iepriekš noteikto ES 40 % siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķrādītāju. Tomēr pastāv lielas reģionālās atšķirības. Tās negarantēs saskaņotu alternatīvo degvielu infrastruktūras tīklu visā ES un varētu radīt turpmākas tirgus sadrumstalotības risku.

Nesen pieņemtajā klimata mērķrādītāja plānā ir noteikts daudz vērienīgāks mērķis: līdz 2030. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt par vismaz 55 %. Tam būs nepieciešama ievērojami ātrāka ilgtspējīgu alternatīvo degvielu un bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu ieviešana. Atkarībā no klimata mērķrādītāja plānam pievienotajā ietekmes novērtējumā³³ aprakstītā scenārija **bezemisiju un mazemisiju transportlīdzekļu** (tostarp elektrisko akumulatora transportlīdzekļu, degvielas elementa transportlīdzekļu un no elektrotīkla uzlādējamo hibrīdelektrisko transportlīdzekļu) īpatsvars transportlīdzekļu kopskaitā būtu ievērojami jāpalielina salīdzinājumā ar pašreizējo politikas scenāriju.

Saskaņā ar vērienīgāku mērķi attiecīgajai uzlādes infrastruktūras izvēršanai arī būtu jāpalielinās vairāk, nekā dalībvalstis plānojušas pašlaik. Nepieciešamība nodrošināt labu tīkla pārklājumu visā Savienībā prasītu pastiprināt centienus visās dalībvalstīs, taču ievērojami centieni būtu vajadzīgi tajās dalībvalstīs, kuru mērķi pašlaik ir salīdzinoši zemi. Papildus elektrouzlādes infrastruktūrai laikposmā pēc 2025. gada ir jāizveido pietiekama ūdeņraža infrastruktūra, jo īpaši lai atbalstītu ūdeņraža degvielas elementa kravas automobiļu paātrinātu ieviešanu pēc 2030. gada.

2030. gada klimata mērķrādītāja paaugstinātā vērienīguma ietekme uz nepieciešamību pēc **CNG un LNG** papildu uzpildes infrastruktūras salīdzinājumā ar pašreizējo plānošanu dalībvalstīs nav tik acīmredzama. Lai gan ir sagaidāms, ka līdz 2030. gadam paātrināsies CNG un LNG transportlīdzekļu ieviešana, īpaši lielas noslodzes segmentā, šķiet, ka plānotā infrastruktūra jau ir lielā mērā pietiekama. Tas jo īpaši attiecas uz CNG infrastruktūru, ņemot vērā arī to, ka paredzams, ka pēc 2035. gada ievērojami samazināsies CNG transportlīdzekļu īpatsvars. LNG infrastruktūra jau tagad aptver TEN-T transporta pamattīkla koridorus, un tā lielākoties var apkalpot paredzamo transportlīdzekļu skaita pieaugumu.

Eiropas zaļajā kursā arī ir uzsvērtā ievērojamā nepieciešamība pēc dekarbonizācijas **kuģniecības** nozarē. 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna pamatā esošajos scenārijos, kas visas ekonomikas ietvaros paredz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu par vismaz 55 %, tiek prognozēts liels alternatīvo degvielu (piemēram, atjaunojamo degvielu un mazoglekļa šķidro degvielu) īpatsvars. Citas alternatīvās degvielas, kuras jo īpaši izmantos

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

pēc 2030. gada, būs ūdeņradis vai ūdeņraža nesēji, piemēram, amonjaks, kā arī sašķidrināts biometāns, elektroenerģija, metanols un e-degvielas; šīm degvielām, izņemot e-degvielas, ir vajadzīga atšķirīga infrastruktūra.

Iniciatīvas *FuelEU Maritime*³⁴, ko paredzēts pieņemt 2021. gadā, ietvaros tiks sīkāk analizēti dekarbonizācijas un piesārņojuma mazināšanas veidi jūrniecības nozarē. Ir skaidrs, ka ir vajadzīgi ievērojami ilgtermiņa centieni, lai garantētu atbilstošu infrastruktūras nodrošinājumu šādai degvielas piegādei. Pašreizējā dalībvalstu plānošana šajā jomā ievērojami atpaliek no tā, kas būs nepieciešams, lai izpildītu īstermiņa un vidēja termiņa SEG un piesārņotāju emisiju samazināšanas prasības, kas saistītas ar Eiropas zaļā kursa īstenošanu. Turklāt ir vajadzīgi ievērojami papildu ieguldījumi, kas nodrošinātu nepieciešamo uzlādes un uzpildes infrastruktūru, jo īpaši nulles emisiju kuģiem un infrastruktūrai ostās. Kā ziņots valstu īstenošanas ziņojumos, šie resursi pašlaik dalībvalstu plānos nav paredzēti, un klimata mērķa sasniegšanai var būt nepieciešams papildu finansējums.

Lai gan uz aviācijas un dzelzceļa transporta nozarēm direktīvas noteikumi skaidri neattiecas, tajās arī būs jāpalielina centieni, lai sasniegtu klimata mērķrādītāja plāna vērienīgo mērķi. Attiecībā uz aviāciju iniciatīvas *RefuelEU* mērķis ir palielināt ilgtspējīgas aviācijas degvielas piedāvājumu un pieprasījumu ES³⁵. Tas savukārt samazinās aviācijas vidisko pēdu un palīdzēs sasniegt ES klimata mērķrādītājus. Turklāt ir vajadzīgi turpmāki centieni, kas paātrinātu arī stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi lidostās un dekarbonizētu kustību uz zemes. Attiecībā uz dzelzceļu ir vajadzīgi turpmāki centieni, ar kuru palīdzību vēl vairāk elektrificētu dzelzceļa līnijas un padarītu ūdeņradi par alternatīvu tām dzelzceļa tīkla daļām, kuras ir grūti elektrificēt.

7. Nobeigums

Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīva ir bijusi noderīga, lai rosinātu izstrādāt politiku un pasākumus alternatīvo degvielu infrastruktūras izvēršanai dalībvalstīs. Dalībvalstis ir transponējušas direktīvu un izstrādājušas valsts politikas regulējumus (VPR). Ņemot vērā atšķirības starp dalībvalstīm, minētie politikas regulējumi ir sākuši palīdzēt veidot uz nākotni vērstu ilgtermiņa perspektīvu attiecībā uz elektroenerģijas, dabasgāzes un ūdeņraža infrastruktūru līdz 2030. gadam. Dalībvalstis arī ziņoja par minēto politikas regulējumu īstenošanu savos pirmajos valsts īstenošanas ziņojumos 2019. gadā.

Direktīvai ir bijusi pozitīva ietekme uz transportlīdzekļu, kas darbināmi ar alternatīvu degvielu, un to infrastruktūras ieviešanu. Komisijas dienestu analīze liecina, ka tad, ja nebūtu direktīvas, tirgi būtu mazāk attīstīti. Tomēr ir skaidri redzami arī pašreizējā politikas regulējuma trūkumi: tā kā dalībvalstīm nav detalizētas un saistošas metodikas uzdevumu aprēķināšanai un pasākumu pieņemšanai, uzdevumu noteikšanas un atbalsta politiku vērienīguma līmenis dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Piemēram, dalībvalstu prognozētais vieglo elektroautomobiļu īpatsvars vieglo automobiļu kopskaitā 2030. gadā svārstās no mazāk nekā 1 % līdz vairāk nekā 40 %. Attiecīgie infrastruktūras uzdevumi atspoguļo mērķu dažādo vērienīgumu; tas nozīmē, ka plānotā infrastruktūras ieviešana

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

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

dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Turklāt politikas regulējumos bieži vien nav pietiekami sīki atspoguļots pašreizējais stāvoklis un esošo un plānoto politikas pasākumu īstenošana. Tas atbilst Komisijas iepriekšējo novērtējumu konstatējumiem, kā arī secinājumiem Eiropas Parlamenta 2018. gada patstāvīgajā ziņojumā par alternatīvo degvielu infrastruktūru³⁶.

Pašreizējais infrastruktūras ieviešanas līmenis ir pietiekams, lai apkalpotu diezgan mazo tādu ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu skaitu, kas pašlaik ir ekspluatācijā, un abi šie rādītāji ir savstarpēji saistīti. Tomēr Savienībā nepastāv visaptverošs un pilnīgs alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkls. Piemēram, elektrouzlādes jomā lielās *TEN-T* pamattīkla daļās pretēji ieteikumiem nav uzstādīti uzlādes punkti ik pēc 60 km. Tāpēc ir maz ticams, ka saskaņā ar pašreizējo tiesisko regulējumu vajadzīgais tīkls turpmākajos gados attīstīsies visā Eiropā pat tad, ja visas dalībvalstis izpildīs savus uzdevumus. Tas attiecas arī uz citu alternatīvo degvielu infrastruktūru, jo īpaši attiecībā uz ūdens transportu.

Komisija ir ierosinājusi līdz 2030. gadam samazināt ES siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 55 % salīdzinājumā ar iepriekšējo 40 % samazinājuma mērķrādītāju. Tas būtiski ietekmē ilgtspējīgu alternatīvo degvielu, transportlīdzekļu un infrastruktūras nepieciešamo ieviešanu. Lai sasniegtu šos vērienīgos mērķrādītājus, bezemisiju transportlīdzekļu un saistītās infrastruktūras ieviešanai ir ievērojami jāpaaugstinās visos mazas noslodzes un lielas noslodzes transportlīdzekļu tirgus segmentos. Centieniem būs jābūt ievērojami lielākiem nekā tiem, par kuriem ziņojušas dalībvalstis saskaņā ar direktīvu. Tas attiecas ne tikai uz autotransportu, bet vienlīdz un jo īpaši arī uz citiem transporta veidiem, piemēram, ūdens transportu un aviāciju. Jāpaaugstina ilgtspējīgu alternatīvo degvielu un elektroapgādes ieviešana noenkurotiem kuģiem un stāvošiem gaisa kuģiem.

Lai gan **tehniskās specifikācijas**, kas izstrādātas saskaņā ar direktīvu, ir apliecinājušas savu nozīmi, direktīvas ietvaros ir radušās jaunas vajadzības pēc tehniskajām specifikācijām. Tas jo īpaši attiecas uz savstarpēju izmantojamību un pārredzamu informācijas apmaiņu starp dažādiem elektrotansportlīdzekļu uzlādes ekosistēmas dalībniekiem. Ir vajadzīgi standarti lielas noslodzes transportlīdzekļu uzlādei un šķidrā ūdeņraža uzpildei. Turklāt jūras transports un iekšzemes ūdensceļu navigācija arī gūs labumu no turpmākām kopējām tehniskajām specifikācijām, kas atvieglos un konsolidēs alternatīvo degvielu ienākšanu tirgū, jo īpaši attiecībā uz elektroenerģijas un ūdeņraža piegādi.

No **patērētāju viedokļa** alternatīvo degvielu infrastruktūras izmantošanai jābūt tikpat vienkāršai kā parastās degvielas uzpildes infrastruktūras izmantošanai. Lai to panāktu, jābūt pieejamai informācijai par atrašanās vietu, kā arī par cenām, un maksājumam jānorit bez aizķeršanās. Pašreizējā politikas regulējumā ir nepilnības, un patērētāji var saskarties ar problēmām, jo īpaši ceļojot pāri robežām.

Visbeidzot, kā arī saskaņā ar Komisijas paziņojumu COM(2020) 299³⁷ ir jānodrošina lielāka elektrotansportlīdzekļu skaita izmaksefektīva integrācija **elektroenerģijas sistēmā**. Lai novērstu tīkla pārslodzi un ierobežotu dārgus ieguldījumus tīkla infrastruktūrā, būtiska nozīme ir viedai elektrotansportlīdzekļu uzlādei. Elektrotansportlīdzekļu vieda integrācija un divvirzienu uzlāde arī nodrošinās elastību energosistēmas vispārējā pārvaldībā un tādējādi palīdzēs integrēt arvien lielāku atjaunojamo energoresursu enerģijas mainīgās ražošanas

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

³⁷ Komisijas paziņojums COM(2020) 299 final, "Klimatneitrālas ekonomikas dzinējspēks: ES Energosistēmas integrācijas stratēģija".

īpatsvaru. Lai gan 2019. gadā pieņemtā Elektroenerģijas direktīva³⁸ un Elektroenerģijas regula³⁹ nodrošina elektroenerģijas tirgus tiesisko regulējumu, viedas un divvirzienu uzlādes pilnīgai nodrošināšanai varētu būt nepieciešamas papildu prasības par uzlādes punktu un saziņu starp uzlādes punktu un transportlīdzekli.

Turklāt pārejas uz alternatīvām degvielām un salīdzinoši ierobežotās alternatīvo transportlīdzekļu ieviešanas laikā **ieguldījumi** infrastruktūrā var nebūt ienesīgi. Tas jo īpaši attiecas uz vietām ar zemu pieprasījumu un sarežģītāku ekonomisko pamatojumu, piemēram, lauku apvidos vai apgabalos ar ierobežotu transportlīdzekļu ieviešanu. Turklāt varētu būt vajadzīgs papildu atbalsts īpaši ātrdarbīgu uzlādes punktu un ūdeņraža staciju izvēršanai *TEN-T* pamattīklā un visaptverošajā tīklā. Šajā jomā publiski pieejamu uzlādes vai uzpildes punktu publiskais finansējums ir jāturpina un jākoncentrē uz tām tīkla daļām, kurās privātie ieguldījumi nebūs rentabli, lai sasniegtu Komisijas mērķi — līdz 2025. gadam izveidot vismaz 1 miljonu publiski pieejamu uzlādes un uzpildes punktu.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Komisija paziņoja par saistīto tiesību aktu pārskatīšanu, piemēram, saistībā ar CO₂ emisiju standartiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem 2021. gadā un CO₂ emisiju standartiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem 2022. gadā, plānotajām iniciatīvām *FuelEU Maritime* un *ReFuelEU* kuģniecības un aviācijas jomā, kā arī par Atjaunojamo energoresursu direktīvas⁴⁰ pārskatīšanu, kas stiprinās pasākumus atjaunojamo degvielu, ūdeņraža un elektroenerģijas ieviešanai transporta nozarē. Ir nepieciešama arī turpmāka rīcība ES līmenī, lai nodrošinātu, ka **savstarpēji izmantojamas un lietotājiem draudzīgas uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešana**⁴¹ norit līdztekus nepieciešamajai paātrinātai transportlīdzekļu un degvielu ieviešanai visos transporta veidos.

Tādēļ ir jānostiprina pašreizējais politikas regulējums ES līmenī, lai sasniegtu paaugstinātos Eiropas zaļā kursa mērķus klimata jomā un izvairītos no turpmākiem šķēršļiem tirgus izaugsmei. Komisija pašlaik veic ietekmes novērtējumu, lai pārskatītu Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīvu, un tā pienācīgi ņems vērā šā ziņojuma secinājumus, kā arī tos, kas izriet no notiekošās direktīvas izvērtēšanas šajā kontekstā.

³⁸ Direktīva (ES) 2019/944.

³⁹ Regula (ES) 2019/943.

⁴⁰ Direktīva (ES) 2018/2001.

⁴¹ Pārskatot Direktīvu par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu, tiks izskatīta publiski pieejamā infrastruktūra, savukārt privātā uzlādes infrastruktūra dzīvojamās un nedzīvojamās ēkās tiks aplūkota Ēku energoefektivitātes direktīvas pārskatīšanā.