



Briuselis, 2017 11 08  
COM(2017) 652 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS  
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ  
KOMITETUI**

**Alternatyviųjų degalų naudojimo didinimas. Pagal Direktyvos 2014/94/ES 10 straipsnio  
6 dalį priimtas alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo veiksmų planas, kuriame  
pagal Direktyvos 2014/94/ES 10 straipsnio 2 dalį pateikiamas nacionalinių politikos  
sistemų įvertinimas**

{SWD(2017) 365 final}

## 1. ĮVADAS. SIEKIS, KAD EUROPA PIRMAUTŲ PASAULYJE MAŽINANT PRIKLAUSOMYBĘ NUO IŠKASTINIO KURO

2017 m. rugsėjo mėn. paskelbtame 2017 m. pranešime apie Sąjungos padėtį Komisijos pirmininkas pareiškė, kad Europos Sąjunga (ES) turi **pirmauti pasaulyje mažinant priklausomybę nuo iškastinio kuro**. Kad būtų įgyvendinti Paryžiuje vykusioje 21-oje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje ES priimti įsipareigojimai, transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro reikia mažinti dar sparčiau ir taip užtikrinti, kad išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekis iki amžiaus vidurio būtų ryžtingai sumažintas iki nulio.

Šio tikslo įgyvendinimo ES būdus Komisija jau išdėstė mažataršio judumo strategijoje<sup>1</sup>. Po šios strategijos paskelbtame Komisijos komunikate „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekiama visiems darbotvarkė“ pažymima, kad ES turi siekti daryti sparčią pažangą, kad iki 2025 m. būtų sukurta švaresnio, konkurencingesnio ir sklandesnio judumo sistema<sup>2</sup>.

Šis veikslių planas įtrauktas į antrąjį pasiūlymų ir iniciatyvų, svarbių mažinant transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, rinkinį. Komisijos komunikate „Mažataršio judumo įgyvendinimas. Planetą sauganti, vartotojams galių suteikianti ir pramonę bei darbuotojus ginanti Europos Sąjunga“ (COM(2017) 675 *final*) pristatytame antrajame judumo dokumentų rinkinyje pateikta į pasiūlą ir paklausą orientuotų priemonių, kurias derinant siekiama paspartinti perėjimą prie mažataršio bei netaršaus judumo ir padidinti Europos judumo ir transporto sektoriaus konkurencingumą<sup>3</sup>.

Apie 95 proc. kelių transporto priemonių vis dar yra varomos tradiciniais degalais, į kuriuos gali būti įmaišyta iš atsinaujinančiųjų išteklių gaminamų biodegalų; taigi alternatyviaja energija<sup>4</sup> varomų transporto priemonių ir laivų ES yra per mažai. Ją naudoti tebetrukdo dėl nuolatinių problemų kylančios **rinkos kliūtys**. Tokios kliūtys – be kita ko, nepakankama transporto priemonių ir laivų įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūra, nepakankama pažangiojo elektros tinklo plėtra ir vartotojams kylantys sunkumai, trukdantys lengvai naudotis infrastruktūra. Kad ES galėtų sėkmingai pereiti prie mažataršio arba netaršaus judumo, **reikalingas integruotas požiūris**. Tam reikalinga bendra transporto priemonės, infrastruktūrą, elektros tinklus, ekonomines paskatas ir skaitmenines paslaugas apimanti ir visais – ES, nacionaliniu, regioniniu ir vietos – lygmenimis veikianti politikos sistema.

Šiame veikslių plane pabrėžiami veiksmai, kuriais norima papildyti ir padėti geriau įgyvendinti pagal Direktyvą 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros nustatytas nacionalines politikos sistemas (NPS) ir taip padėti iki **2025 m. sukurti sąveikią pagrindinę ES infrastruktūrą**, visų pirma transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) pagrindinio tinklo koridoriuose, kad transporto priemonėmis ir laivais galima būtų lengvai judėti tarptautiniu mastu ir dideliais atstumais. Dėl to labai svarbu, kad visi

---

<sup>1</sup> COM(2016) 501 *final*.

<sup>2</sup> COM(2017) 283 *final*.

<sup>3</sup> COM(2017) 675 *final*.

<sup>4</sup> Visų pirma, turima omenyje elektros energija, gamtinės dujos (suslėgtosios gamtinės dujos (SGD), suskystintos gamtinės dujos (SkGD)), vandenilis ir suskystintos naftos dujos (SND), dėl kurių reikalinga speciali infrastruktūra.

susiję viešieji ir privatieji subjektai nedelsdami sutartų dėl bendro požiūrio į paslaugų sąveikumą.

Ateityje diegiant infrastruktūrą bus reikalingos **didelės viešojo ir privačiojo sektorių investicijos**. Kai įmanoma, įprasta praktika turėtų tapti negrąžintinų dotacijų derinimas su grąžintinos skolos finansavimu. ES lygmeniu taikomos įvairios paramos priemonės turi būti veiksmingai derinamos. Todėl, siekdama padidinti finansavimo iš ES poveikį, Komisija sustiprins ES finansavimo priemonių koordinavimą ir stengsis užtikrinti sinergiją su šalies ir vietos lygmenimis atliekamais veiksmais. Be to, ji spręs kitus svarbius alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo klausimus, tokius kaip transporto ir energetikos sistemų integravimas.

## 2. KOKIA MŪSŲ PADĖTIS?

### 2.1. Dabartinė padėtis ir poreikių vertinimas

**Alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimas neseniai įsibėgėjo.** Per paskutinius kelerius metus, be kita ko, finansuojant ES, padaryta nemaža pažanga. Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centro duomenimis, 2017 m. rugsėjo mėn. pabaigoje veikė 118 000 elektromobiliams skirtų viešai prieinamų įkrovimo prieigų, 3 458 degalų papildymo punktai, skirti SGD arba SkGD varomoms transporto priemonėms ir laivams, ir 82 vandeniliu varomoms transporto priemonėms skirti degalų papildymo punktai.

Dabar ES turi **paspartinti infrastruktūros diegimą dviejose srityse**. Pirma – TEN-T pagrindiniame ir visa apimančiame susisiekimo tinkle. Todėl 2017 m. gegužės mėn. paskelbtame komunikate „Europa kelyje“ nustatytas planinis rodiklis **pagrindiniame tinkle pagrindinę infrastruktūrą įdiegti ne vėliau kaip iki 2025 m.**

Antra – **miestuose ir priemiesčiuose**, nes čia transporto priemonėmis naudojama daugiausia. Komisija tikisi, kad investicijos šiose dviejose srityse paskatins diegti infrastruktūrą ir kitose srityse.

Panašu, jog pagrindinę infrastruktūrą lengviausia įdiegti TEN-T pagrindinio tinklo koridoriuose. Apskaičiuota, kad **iki 2025 m. infrastruktūrai koridoriuose įrengti prireiks 1,5 mlrd. EUR**<sup>5</sup>. Pirmiausia trūksta elektromobilių įkrovimo prieigų, o kai kuriuose rajonuose stinga ir SkGD varomoms sunkiosioms transporto priemonėms skirtų degalų papildymo punktų.

**Sprendžiant platesnio transporto tinklo klausimus, reikia dėti daugiau pastangų.**

Skirtingų valstybių narių užmojai labai skiriasi.

Pavyzdžiui, tik dvi valstybės narės kiekvienam 100 000 miesto gyventojų įdiegė po daugiau kaip 100 įkrovimo prieigų *elektromobiliams*<sup>6</sup>.

Planuodamos su *gamtinėmis dujomis* susijusius veiksmus, valstybės narės savo NPS numatė, be turimų 2 634 SGD ir 431 SkGD degalų papildymo punktų, 2025 m. įdiegti atitinkamai dar 2 599 SGD ir 256 SkGD degalų papildymo punktus. Tačiau pagal NPS planuojami papildomi pajėgumai daugiausia bus sutelkti tik keliose valstybėse narėse.

<sup>5</sup> S. Wainwright, J. Peters (2016). *Clean Power for Transport Infrastructure Deployment. Final Report for the European Commission*. Briuselis.

<sup>6</sup> Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centro duomenimis, tai – Nyderlandai ir Danija.

Remiantis pasiūlymo dėl CO<sub>2</sub> standartų, taikysimų automobiliams ir furgonams po 2020 m., poveikio vertinimu, galima *vandeniliu* varomų transporto priemonių rinkos dalis 2025 m. turėtų būti 0,3–0,4 proc. viso transporto priemonių parko. Pagal šį scenarijų NPS numatytos įdiegti 820–842 degalų papildymo stotelės turėtų patenkinti 0,9–1,1 mln. transporto priemonių degalų papildymo poreikius<sup>7</sup>.

Išnagrinėjus Direktyvoje 2014/94/ES nurodytas NPS, nustatyti tokie **valstybių narių numatomi investicijų į infrastruktūrą** (įskaitant TEN-T pagrindinio tinklo koridorius) **poreikiai**<sup>8</sup>:

- *Elektros energija*: iki 904 mln. EUR iki 2020 m.<sup>9</sup>.
- *SGD*: iki 357 mln. EUR iki 2020 m. ir iki 600 mln. EUR iki 2025 m. SGD varomoms kelių transporto priemonėms<sup>10</sup>.
- *SkGD*: iki 257 mln. EUR iki 2025 m. SkGD varomoms kelių transporto priemonėms. SkGD varomoms vandens transporto priemonėms skirtai infrastruktūrai TEN-T pagrindinio tinklo koridorių jūrų uostuose iki 2025 m. numatoma skirti iki 945 mln. EUR, o TEN-T pagrindinio tinklo koridorių vidaus vandenų uostuose iki 2030 m. numatoma skirti iki 1 mlrd. EUR.
- *Vandenilis*: iki 707 mln. EUR iki 2025 m.

Šiuose nacionaliniuose planuose numatyti su **elektros** infrastruktūra susiję uždaviniai neatitinka Komisijos prognozių dėl infrastruktūros. Direktyvos 2014/94/ES poveikio vertinime remtasi nuosaikiu lyginamuoju dydžiu – 2020 m. keliais važinės 4 mln. elektromobilių. Šis skaičius yra gerokai didesnis už šiuo metu keliais važinėjančių elektromobilių skaičių, tačiau jis vis tiek sudaro tik apie 1,5 proc. dabartinio transporto priemonių parko.

Pasiūlymo dėl automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų po 2020 m. poveikio vertinime<sup>11</sup> teigiama, kad norint dar sparčiau padidinti elektromobilių skaičių, kad jie 2025 m. sudarytų 7 proc. viso transporto priemonių parko, reikalingos dar didesnės investicijos:

- iki 2020 m. reikėtų įdiegti 440 000 viešųjų įkrovimo prieigų – gerokai daugiau, nei yra dabar<sup>12</sup>. Todėl į viešąsias įkrovimo prieigas gali reikėti investuoti iki 3,9 mlrd. EUR.;
- iki 2025 m. viešųjų įkrovimo prieigų reikėtų įdiegti maždaug penkis kartus daugiau, t. y. apie 2 mln. Jei greito įkrovimo infrastruktūros dalis padidėtų tiek, kad sudarytų 5–15 proc. visos įkrovimo infrastruktūros, iki 2021 m. kasmet

<sup>7</sup> Laikant, kad kiekvienai stotelei tektų apie 1 200 transporto priemonių. Palyginimui – šiuo metu 256 mln. transporto priemonių, važinėjančių ES keliais, tenka 115 700 tradicinių degalinių.

<sup>8</sup> SWD(2017) 365.

<sup>9</sup> NPS reikalaujama nustatyti tik 2020 m. planinius rodiklius.

<sup>10</sup> Atsižvelgiant į bendras išlaidas, kurios bus patirtos statant NPS numatytus 937 (iki 2020 m., palyginti su dabar) ir 1 575 (iki 2025 m., palyginti su dabar) naujus SGD degalų papildymo punktus.

<sup>11</sup> SWD(2017) 650.

<sup>12</sup> Šis apskaičiavimas grindžiamas prielaida, kad kiekvienai transporto priemonei reikia 1,1 įkrovimo prieigos. Be to, viešai bus prieinama viena iš dešimties įkrovimo prieigų. Be viešųjų įkrovimo prieigų, pagal šį scenarijų reikėtų įrengti maždaug 4 mln. privačiųjų įkrovimo prieigų.

reikėtų 2,7–3,8 mlrd. EUR investicijų<sup>13</sup>. Didžiąją dalį šių investicijų reikėtų skirti *miestų vietovėms*<sup>14</sup>.

Valstybių narių NPS numatyti su **gamtinėmis dujomis ir vandeniliu** susiję veiksmai ir Komisijos prognozės sutampa.

Vertinant bendrai, **visos apskaičiuotos reikiamos investicijos** į viešai prieinamą ES alternatyviųjų degalų infrastruktūrą **iki 2020 m. sudaro apie 5,2 mlrd. EUR, o iki 2025 m. – dar 16–22 mlrd. EUR.**

Siekiant patenkinti šiuos didžiulius poreikius, didelėms privačiojo sektoriaus investicijoms paskatinti turėtų būti naudojama viešoji finansinė parama, be kita ko, taikant novatoriškas finansavimo priemones.

Pažymėtina, kad apskaičiuojant investicijų poreikius išlieka **didelis netikrumas** dėl būsimo lėto ir greito įkrovimo infrastruktūros tankio, transporto priemonių paklausos ir technologijų raidos (pvz., baterijų).

Todėl Komisija džiaugiasi, kad pagrindiniai Europos automobilių gamintojai neseniai įsipareigojo iki 2020 m. rinkai pateikti daugiau baterinių elektromobilių<sup>15</sup>. Tai suteikia daugiau tikrumo investuojant į infrastruktūrą. Komisija taip pat ragina automobilių pramonės sektorių toliau užtikrinti ir didinti investicijas ir į kitas svarbias mažataršes ir netaršias technologijas.

Atsižvelgiant į didelį netikrumą, labai svarbu mažinti privatiems investuotojams tenkančią riziką taikant tokias tikslines rizikos mažinimo priemones, kaip specialios paskolos arba viešojo sektoriaus laiduojamos garantijos. Be to, reikalingos aiškios ilgalaikės politikos gairės. Šiuo atveju svarbus vaidmuo tenka Direktyvoje 2014/94/ES numatytoms NPS.

## **2.2. Nacionalinės alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo politikos sistemos**

Direktyvoje 2014/94/ES reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų NPS ir jose numatytų minimalią infrastruktūros aprėptį iki 2020 m., 2025 m. ir 2030 m. (priklausomai nuo degalų rūšies), o iki 2016 m. lapkričio 18 d. apie NPS praneštų Komisijai<sup>16</sup>. Pagal Direktyvos 3 straipsnio 1 dalį, siekiant rinkoms suteikti ilgalaikį politinį tikrumą, NPS turi būti nustatyti **aiškūs ilgalaikiai planiniai rodikliai bei tikslai ir tinkamos paramos priemonės.**

Vadovaudamasi Direktyvos 10 straipsnio 2 dalyje nustatytu reikalavimu, Komisija įvertino NPS ir jų derėjimą ES lygmeniu. Ji vertino, ar, remdamasi NPS, konkreti

<sup>13</sup> Apskaičiuojant išlaidas daroma prielaida, kad įprastinėms įkrovimo stotelėms įrengti reikėtų vidutiniškai po 5 000 EUR, o greito įkrovimo stotelėms – po 30 000 EUR.

<sup>14</sup> Darant prielaidą, kad 70 proc. infrastruktūros poreikių sutelkta miestų vietovėse (nepamirštant, kad daugiau kaip 70 proc. ES gyventojų gyvena miestų vietovėse), 2020 m. jose reikės investuoti 2,7 mlrd. EUR. Po 2020 m. ir iki 2025 m. miestų vietovėse kasmet gali reikėti investuoti nuo 1,9 mlrd. iki 2,7 mlrd. EUR.

<sup>15</sup> SWD(2017) 366.

<sup>16</sup> Remiantis Direktyvos 2014/94/ES 3 straipsnio 7 dalimi ir laikantis tos direktyvos 5, 6 ir 7 straipsniuose nustatytų sąlygų.

valstybė narė galės pasiekti pagal 3 straipsnio 1 dalies reikalavimus nusistatytus planinius rodiklius ir tikslus. Tolesnė šio komunikato dalyse pateikiama šio vertinimo ataskaita.

**NPS išsamumas, nuoseklumas ir užmojų lygis labai skiriasi**<sup>17</sup>. Iki 2017 m. lapkričio 6 d. tik aštuonios iš 25 NPS<sup>18</sup> atitiko visus nacionalinėms politikos sistemoms keliamus reikalavimus<sup>19</sup>. Iki šiol NPS nepateikė dvi valstybės narės<sup>20</sup>. Vertinant ES mastu, NPS nedera, nes jose nustatyti nevienodi prioritetai ir siekiai, susiję su įvairiais alternatyviaisiais degalais. Labai skiriasi ir valstybių narių užmojis pakeisti dabartinę padėtį, susijęs tiek su numatomu alternatyviąja energija varomų transporto priemonių ir laivų naudojimu, tiek su atitinkamos infrastruktūros diegimu. Svarbiausia tai, kad tik keliose NPS nustatyti aiškūs ir pakankami planiniais rodikliai bei tikslai ir pateikiama paramos priemonių pasiūlymų<sup>21</sup>. Vienoje NPS planinių rodiklių nenustatyta.

### *Elektra*

Visose NPS nustatyti elektromobilių įkrovimo infrastruktūros diegimo planiniai rodikliai. **Tačiau skirtingų valstybių narių užmojų lygis ir pateiktų duomenų išsamumas labai skiriasi**. Pagal NPS iki 2020 m. planuojama įdiegti daug mažiau nei 200 000 viešųjų įkrovimo prieigų, o tai neatitinka 2.1 skirsnyje aptarto Komisijos atlikto poreikių vertinimo. Šešiose NPS nustatyti nelabai didelio užmojo planiniai rodikliai – jie jau yra beveik pasiekti. Kitose sistemose nustatyti didelio užmojo rodikliai, tačiau taikant planuojamas politikos priemones juos bus sunku pasiekti.

Visose NPS nustatyta **įvairiausių paramos priemonių, bet tebevyrauja netikrumas**. Priemonės arba dar nepatvirtintos, arba atrodo pernelyg ribotos, kad turėtų apčiuopiamą poveikį rinkai. Visose NPS, išskyrus dvi, nustatyti su viešosiomis įkrovimo priegomis susiję planiniai rodikliai, o priemonių, kurios padėtų padidinti tokių prieigų skaičių, neapsvarstė 10 valstybių narių. Įkrovimo infrastruktūros diegimas TEN-T pagrindiniame tinkle tęsiasi, tačiau, jei nebus imtasi papildomų veiksmų, kai kuriose jo dalyse nebus įdiegta net būtinausias įkrovimo infrastruktūros<sup>22</sup>. Visame TEN-T pagrindiniame tinkle kiekvienoje įkrovimo stotelėje būtina įdiegti didelės galios įkrovimo prieigas. NPS menkai aptariami elektros tiekimo nuo kranto ir elektros tiekimo nejudantiems lėktuvams klausimai.

Lenkijos NPS – geras aglomeracijų, tankiai gyvenamų vietovių ir viso TEN-T tinklo poreikių (įskaitant rinkos poreikius), susijusių su alternatyviųjų degalų infrastruktūra, tyrimo pavyzdys. Vokietijoje pagrindinis greitkelių paslaugų zonų administratorius iki šių metų pabaigos didelės galios įkrovimo stoteles įdiegs visose savo degalinėse. Jungtinėje Karalystėje įmonė „Highways England“ įsipareigojo užtikrinti, kad didelės galios įkrovimo prieigos bent kas 32 km būtų įrengtos 95 proc. strateginio Anglijos kelių transporto tinklo.

<sup>17</sup> Daugiau informacijos apie NPS galima rasti dokumente SWD(2017) 365.

<sup>18</sup> Atitinkamai atvejais Komisija pradėjo pažeidimo nagrinėjimo procedūrą dėl Direktyvos 2014/94/ES 3 straipsnio nesilaikymo. Ji toliau tęs tokias procedūras dėl nepranešimo.

<sup>19</sup> Austrija, Belgija, Italija, Jungtinė Karalystė, Nyderlandai, Prancūzija, Suomija, Vokietija.

<sup>20</sup> Tai – Malta ir Rumunija.

<sup>21</sup> Be to, kelios valstybės narės toliau taiko mažus mokesčius tradiciniams degalams, visų pirma dyzelinui (gazoliui), palyginti su daugeliui alternatyviųjų degalų taikomais mokesčiais, o didesnės išorės sąnaudos mažina paskatas pereiti prie alternatyviųjų degalų.

<sup>22</sup> Daugiau informacijos pateikta dokumente SWD(2017) 365.

## *Gamtinės dujos*

**Dauguma valstybių narių su SGD varomomis transporto priemonėmis susijusių planinių rodiklių nenustatė.** Tačiau keliose NPS<sup>23</sup> teikiama pirmenybė jų pateikimui rinkai. Daugelyje NPS trūksta numatomų duomenų apie būsimą tokių transporto priemonių išitvirtinimą rinkoje. Problemų dėl galimybės naudotis infrastruktūra ateityje gali kilti tose valstybėse narėse, kuriose šiuo metu yra daug SGD degalų papildymo punktų, palyginti su keliais važinėjančių SGD varomų transporto priemonių skaičiumi, ir kurios teigia neketinančios remti tolesnės infrastruktūros plėtros<sup>24</sup>.

19 NPS nustatyti **su sunkiosiomis transporto priemonėmis susiję SkGD planiniai rodikliai**, tačiau ne visais atvejais tokie rodikliai nustatyti ir veiksmai planuojami tinkamai, todėl jie nebus įgyvendinti (nors tai būtina) visame pagrindiniame TEN-T kelių transporto tinkle. Tik penkiose NPS pateikiami numatomi būsimi SkGD varomų sunkiųjų transporto priemonių naudojimo duomenys.

Keliose NPS<sup>25</sup> nustatyti didelio užmojo **būsimi SkGD infrastruktūros diegimo jūrų ir vidaus vandenų uostuose planiniai rodikliai**. Tačiau kai kuriose iš jų SkGD degalų papildymo punktų poreikio jūrų uostuose iki 2025 m. ir vidaus vandenų uostuose iki 2030 m. klausimas neaptariamas. Kyla pavojus, kad keliuose TEN-T pagrindinio tinklo uostuose nebus jokios galimybės papildyti SkGD. Nė viename iš vidaus vandenų kelių TEN-T koridorių neplanuojama įdiegti tokios SkGD degalų papildymo infrastruktūros, kokios užtektų SkGD varomų vidaus vandenų laivų judėjimui visoje ES užtikrinti.

Italijos NPS nurodoma, kad jūrų laivybai skirtą SkGD infrastruktūrą būtina plėsti. Šios infrastruktūros plėtros planai, kuriuose pateikiami visuose keturiolikoje TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostų ir už jų ribų numatomi sandėliuoti kiekiai, – geras politikos planavimo pavyzdys. Keliose NPS nurodoma, kad reikšmingas vaidmuo remiant sunkiosioms transporto priemonėms ir laivams skirtų SkGD degalų papildymo punktų diegimą turi tekti Europos infrastruktūros tinklų priemonei (EITP) ir kitiems ES fondams.

## *Vandenilis*

Pagal Direktyvą 2014/94/ES **degalų papildymo infrastruktūros vandeniliu varomiems elektromobiliams su kuro elementais** diegimas nėra privalomas. Vandenilio papildymo infrastruktūros klausimas aptariamas keturiolikos valstybių narių NPS. Kai kuriais atvejais NPS pateikiami plataus užmojo infrastruktūros diegimo planiniai rodikliai<sup>26</sup>. Rengiant tokius planus svarbu turėti patikimas elektromobilių su kuro elementais pateikimo rinkai prognozes.

## *Paramos priemonės*

Valstybėms narėms keliamas reikalavimas nustatyti **paramos priemones**, kurios padėtų užtikrinti NPS nurodytų planinių rodiklių ir tikslų įgyvendinimą. NPS pateikiamos labai įvairios priemonės ir jos skiriasi, be kita ko, savo terminais ir prioritetų tvarka

<sup>23</sup> Belgija, Čekija, Italija ir Vengrija.

<sup>24</sup> Austrija, Liuksemburgas, Nyderlandai ir Vokietija.

<sup>25</sup> Italija, Suomija, Vengrija.

<sup>26</sup> Austrija, Belgija, Bulgarija, Čekija, Estija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė, Nyderlandai, Prancūzija, Suomija, Švedija, Vengrija, Vokietija. Danijos NPS vandenilio klausimas aptariamas, tačiau infrastruktūros planiniai rodikliai nenustatomi. Didelio užmojo planinius rodiklius nusistatė Italija, Jungtinė Karalystė ir Vokietija.

(pirmenybė teikiama vienos ar kelių rūšių alternatyviems degalams). NPS taip pat aptariamoms įvairios transporto rūšys, pavyzdžiui, traukiniai, autobusai, taksi, dviračiai ir bendrai naudojami automobiliai. Daugelyje NPS pagrindinis dėmesys skiriamas viešajam transportui ir pabrėžiamas viešųjų pirkimų vaidmuo remiant įsitvirtinimą rinkoje.

Prancūzijos NPS pateikiamas išsamus elektromobilumo rėmimo priemonių sąrašas. Tikimasi, kad elektrinių kelių transporto priemonių rinkos plėtrą paspartins kartu taikomos tokios priemonės, kaip transporto priemonėms skirta CO<sub>2</sub> paskatų ir nuobaudų (*bonus-malus*) sistema ir skatinimas diegti įkrovimo infrastruktūrą. Prancūzijos įstatyme dėl energetikos sektoriaus perėjimo prie žaliosios ekonomikos nustatyti aiškūs vykdant mažataršių ir netaršių transporto priemonių viešuosius pirkimus taikomi planiniai rodikliai ir minimalieji reikalavimai. Nyderlandų NPS pateikiamas suinteresuotųjų šalių dialogo gerosios patirties pavyzdys: susiję suinteresuotieji subjektai tiesiogiai dalyvauja įgyvendinant žaliojo kurso iniciatyvas.

### 2.3. Ar mes teisingame kelyje?

Išnagrinėjus NPS matyti, kad, jei nebus imtasi papildomų veiksmų, ES nebus pašalinti infrastruktūros trūkumai. Tai visų pirma pasakytina apie visų tipų elektrines lengvasias ir sunkiasias transporto priemones. Remiantis 2.1 skirsnyje pateiktais NPS duomenimis, įsipareigojimas ES miestų ir priemiesčių aglomeracijose diegti viešąsias įkrovimo prieigas turi būti gerokai sustiprintas. Nepašalintas ir įkrovimo prieigų TEN-T pagrindinio tinklo koridoriuose trūkumas.

Kitas planavimo trūkumas yra susijęs su sunkiosioms transporto priemonėms skirtais SkGD degalų papildymo punktais. NPS nustatyti SkGD degalų papildymo punktų įrengimo uostuose planiniai rodikliai taip pat nėra pakankamai aukšti, kad vidaus vandenų ir jūrų laivai galėtų cirkuliuoti visame TEN-T pagrindiniame tinkle, kaip reikalaujama Direktyvoje 2014/94/ES. Panašūs pavojai gresia ir vandenilio infrastruktūrai: kadangi pagal Direktyvą 2014/94/ES tokios infrastruktūros diegti neprivaloma ir jos klausimui valstybės narės skiria nevienodai dėmesio, infrastruktūra tebėra fragmentiška. Kad transporto priemonėmis galima būtų lengvai naudotis visoje ES (paslaugų tęstinumas), reikalinga tolesnė infrastruktūros plėtra.

Apskritai įvertinus padėtį matyti, kad visos NPS kartu nepadeda susidaryti įtikinamo vaizdo, kuris suteiktų reikiamą ilgalaikį tikrumą rinkoje. Be to, gali būti, kad daugelis NPS nustatytų planinių rodiklių ir tikslų – net ir nedidelio užmojo – nebus įgyvendinti. Prie šio komunikato pridėdamame Komisijos tarnybų darbiniam dokumente parodoma, kad, jei nebus imtasi papildomų veiksmų, NPS poveikis siekiant pagrindinių ES politikos tikslų bus ribotas.

Kai kuriose valstybėse narėse, nustačiusiose plataus užmojo NPS, išmetamųjų teršalų kiekį tikimasi sumažinti labiau, tačiau ES lygmeniu didelio poveikio, dėl kurio būtų pakeisti iš iškastinės naftos gauti degalai, nesitikima: iki 2020 m. alternatyvieji degalai galėtų pakeisti 0,4 proc. šių degalų (palyginti su scenarijumi, pagal kurį NPS nebūtų nustatyta<sup>27</sup>), o iki 2030 m. – 1,4 proc. Transporto sektoriuje išmetamas CO<sub>2</sub> kiekis iki 2020 m. galėtų būti sumažintas 0,4 proc. (arba maždaug 3,2 Mt), o iki 2030 m. – 1,4 proc. (arba maždaug 11,5 Mt), palyginti su

<sup>27</sup> Scenarijus, pagal kurį NPS nebūtų nustatyta, grindžiamas pagrindiniu scenarijumi, pateiktu poveikio vertinime, pridėtame prie Direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojimąsi tam tikra infrastruktūra, pasiūlymo (SWD(2017) 180); tai – ES 2016 m. atskaitos scenarijus. Tačiau pagal jį neatsižvelgiama į valstybių narių paskatas naudoti alternatyviuosius degalus. Jį parengė laboratorija „ICCS-E3M Lab“, naudodama modelį PRIMES-TREMOVE (tas pats modelis naudotas rengiant ES 2016 m. atskaitos scenarijų).



scenarijumi, pagal kurį NPS nebūtų nustatyta. Apskaičiuota, kad, taikant NPS, transporto sektoriuje išmetamas NO<sub>x</sub> kiekis iki 2020 m. būtų sumažintas apie 0,37 proc., o iki 2030 m. – 1,5 proc., palyginti su scenarijumi, pagal kurį NPS nebūtų nustatyta. Pagal NPS iki 2020 m. smulkiųjų kietųjų dalelių būtų išmesta 0,44 proc., o iki 2030 m. – 1,9 proc. mažiau<sup>28</sup>. Taip sumažinus išmetamųjų teršalų kiekį, iki 2030 m. kai kuriose vietovėse NO<sub>2</sub> koncentracija sumažėtų 5,8 proc., o smulkiųjų kietųjų dalelių koncentracija – 2,1 proc. Remiantis šiuo metu NPS pateiktais planais, turėtų būti sukurta šiek tiek daugiau darbo vietų, susijusių su infrastruktūros diegimu, eksploatavimu ir technine priežiūra.

**Kad perėjimas prie mažataršio ir netaršaus judumo vyktų greičiau, dabar reikia imtis ryžtingų veiksmų alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimui visose valstybėse narėse paspartinti.**

Todėl reikia, kad viešieji ir privatieji subjektai labiau norėtų investuoti į įvairių tipų transporto priemonėms ir laivams skirtą lengvai prieinamą infrastruktūrą. Komisija yra pasirengusi šias pastangas remti ir todėl siūlo šį veiksmų planą.

### **3. VEIKSMŲ, SKIRTŲ KUO DIDESNIAM ALTERNATYVIŲJŲ DEGALŲ NAUDOJIMUI UŽTIKRINTI, PLANAS**

Jei šiame plane siūlomi veiksmai bus tinkamai koordinuojami visais susijusiais lygmenimis, jie gali būti labai naudingi vartotojams, pramonei ir valdžios institucijoms. **Valdžios institucijos ir privatusis sektorius turi suprasti, kad jiems tenka bendra atsakomybė.** Kad sumažėtų netikrumas dėl būsimos pasiūlos ir paklausos, reikalingos ne tik viešosios investicijos į infrastruktūrą, bet ir **patikima transporto priemonių ir laivų pasiūla.**

#### **3.1. Raginimas baigti rengti ir įgyvendinti NPS**

Komisijai NPS dar nepateikusios valstybės narės tai turi padaryti nedelsdamos. NPS pateikusios valstybės narės raginamos atsižvelgti į pridedamame Komisijos tarnybų darbiniam dokumente pateiktas vertinimo išvadas ir įvertinimo rezultatus.

Tinkamai į raginimą atsiliepė tos kelios valstybės narės, kurios pateikė NPS, kuriose nustatyti plataus užmojo planiniai rodikliai ir tikslai ir kartu pateiktas išsamus politikos paramos priemonių derinys. Likusios turėtų pasekti jų pavyzdžiu, nes iš šių pavyzdžių matyti didžiausia socialinė bei ekonominė ir aplinkosauginė nauda.

Visos valstybės narės raginamos bendradarbiauti ir, kad **veiksmingai įgyvendintų NPS**, pasinaudoti Komisijos **parama**:

- Komisija įsteigė **Darniojo transporto forumą**<sup>29</sup>, kad suburtų valstybių narių, transporto sektoriaus ir pilietinės visuomenės atstovus. Darniojo transporto forumo dalyviai, imdamiesi Direktyvos 2014/94/ES įgyvendinimo veiksmų, siekia užtikrinti veiksmingą NPS įgyvendinimą. Komisija ragina valstybes nares aktyviai dalyvauti šiame procese. Šio darbo rezultatai bus apžvelgti **metinėje Europos konferencijoje netaršaus transporto ir alternatyviųjų degalų**

<sup>28</sup> Remiantis didžiausių užmojų turinčių valstybių narių duomenimis (Austrija ir Airija), iki 2030 m. išmetamas NO<sub>2</sub> kiekis gali būti sumažintas 7–10 proc., o smulkiųjų kietųjų dalelių kiekis – 8–12 proc., palyginti su scenarijumi, pagal kurį NPS nebūtų nustatyta.

<sup>29</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cpt/stf_en).

**infrastruktūros klausimais.** Pirmoji konferencija įvyks 2018 m. rudens pabaigoje;

- **Europos tvarios laivybos forumas**<sup>30</sup> – 2013 m. įsteigta Komisijos ekspertų grupė – jūrų transporto sektoriuje atlieka panašų vaidmenį, kaip ir Darniojo transporto forumas. Forume dalyvaujančios atitinkamos valdžios institucijos ir jūrų sektoriaus suinteresuotosios šalys veda struktūrinį dialogą, dalijasi techninėmis žiniomis, bendradarbiauja ir koordinuoja savo veiksmus, siekdamos geriau spręsti sektoriuje kylančius tvarumo uždavinius, taip pat ir susijusius su SkGD naudojimu.
- Europos jūrų saugumo agentūros padedama Komisija parengs **ES masto savanoriško SkGD bunkeravimo rekomendacinį dokumentą**. Šis dokumentas turėtų padėti suvienodinti valstybių narių valdžios institucijų taikomus metodus, kad būtų užtikrinta SkGD bunkeravimo operacijų sauga.

**Be to, valstybės narės raginamos atsižvelgti į toliau pateiktas rekomendacijas.**

- Jei NPS nurodyta, kad paramos priemonės yra nagrinėjamos arba vyksta jų tvirtinimo procesas, Komisija ragina valstybes nares tas priemones nedelsiant patvirtinti arba panaikinti, kad būtų užtikrintas aiškumas.
- Valstybės narės turėtų pasirūpinti, kad NPS tvirtinimo ir įgyvendinimo procesuose aktyviai dalyvautų visos susijusios suinteresuotosios šalys, nes taip būtų užtikrintas suderintas transporto priemonių tiekimas rinkai ir infrastruktūros diegimas, transporto ir energijos sistemų integracija ir vartotojų įtraukimas.
- Siekiant užtikrinti alternatyviais degalais varomų visų tipų transporto priemonių ir laivų infrastruktūros tarpvalstybinį tęstinumą, reikalingas intensyvesnis valstybių narių bendradarbiavimas.
- Valstybėms narėms primenama, kad sudarydamos naujose ilgalaikėse greitkelių paslaugų teikimo sutartyse nurodytų poreikį parūpinti alternatyvią infrastruktūrą. Kai įmanoma, jos kartu su paslaugų teikėjais turėtų išnagrinėti infrastruktūros diegimo ir eksploatavimo pagal galiojančias sutartis sąlygas.
- Kad SkGD varomi laivai galėtų judėti be trukdžių, valstybės narės raginamos nustatyti arba pakoreguoti SkGD degalų papildymo punktų diegimo jūrų ir vidaus vandenų uostuose planinius rodiklius bei tikslus ir patvirtinti su tuo susijusias finansines ir nefinansines priemones.
- Valstybės narės skatinamos dėti daugiau pastangų elektros tiekimui nuo kranto ir elektros tiekimui nejudantiems lėktuvams užtikrinti, šalindamos rinkos kliūtis šiems alternatyvios energijos tiekimo šaltiniams ir remdamos susijusios infrastruktūros diegimą.

Komisija prašo **transporto priemonių ir laivų gamintojų** pateikti informacijos apie būsimą transporto priemonių ir laivų raidą ir rinkos prognozes.

---

<sup>30</sup> <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869>.

### **Pagrindiniai veiksmai**

- NPS dar nepateikusios valstybės narės raginamos tai padaryti nedelsiant.
- Valstybės narės prirėikus turėtu sustiprinti savo NPS. Komisija padės keistis informacija ir vieniems iš kitu mokytiis įgyvendinti NPS: 2018 m. kovo mėn. įvyks pirmoji Darniojo transporto forumo ekspertu grupės diskusija, o 2018 m. rudens pabaigoje įvyks pirmoji metinė politikos konferencija.
- Komisija apsvartys, kaip geriausiai atsižvelgti į NPS prioritetus finansuojant ES projektus ir teikiant Europos semestro ataskaitas.
- Valstybės narės raginamos įtraukti visas susijusias viešojo ir privačiojo sektoriu suinteresuotąsias šalis į dialogą, per kurį prirėikus būtų aptarti NPS koregavimo klausimai.

### **3.2. Parama investicijoms**

#### *Visapusiškas vadovavimasis į TEN-T tinklo koridorius orientuotu požiūriu*

Norint įgyvendinti ES transporto politikos tikslus būtina turėti TEN-T pagrindinius ir visa apimančius susisiekimo tinklus. Kad ne vėliau kaip iki 2025 m. būtų sukurta pagrindinė ES masto įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūra, **reikėtu veiksmingai vadovautis į TEN-T orientuotu požiūriu**. Vadovaujantis koridoriu samprata galima nustatyti tarpvalstybinio susisiekimo dideliais atstumais trūkumus ir į projektų planavimo bei vykdymo veiklą įtraukti visas susijusias suinteresuotąsias šalis.

Todėl šiame veiksmu plane pabrėžiama, kaip svarbu, kad **iki 2025 m. TEN-T pagrindinio tinklo koridoriuose valstybės narės įdiegtu visą pagrindinę alternatyviu degalų infrastruktūrą**. Planuojant vietą ir atliekant susijusias leidimu išdavimo procedūras, turėtu būti atsižvelgiama į susijusias poreikius ir reikalavimus. Tikimasi, kad bent TEN-T pagrindiniu ir visa apimančiu tinklu miestu transporto mazguose įrengus pakankamai viešuju įkrovimo prieigu ir viešai prieinamu degalų papildymo punktu padidės investuotoju ir vartotoju pasitikėjimas. Siekiant plėtoti vartotojams naudingas atviras ir sąveikias paslaugas, taip pat turi būti įdiegta įkrovimo bei degalų papildymo infrastruktūrai reikalinga skaitmeninė infrastruktūra.

Todėl Komisija sudaro sąlygas pagrindinėms viešojo ir privačiojo sektoriu suinteresuotosioms šalims rengti **pavyzdines TEN-T tinklu iniciatyvas, be kita ko, skirtas alternatyviu degalų infrastruktūrai**. Šiomis iniciatyvomis siekiama sujungti projektus ir sutelkti daugiau veikėju. Šias pavyzdines iniciatyvas 2018 m. pavasarį Komisija ketina pristatyti trečiuosiuose TEN-T koridoriu darbo planuose. Įgyvendinant iniciatyvas bus naudingas valdžios instituciju ir kitu TEN-T koridoriu forumuose dalyvaujančiu subjektu bendradarbiavimas. TEN-T tinklo pajėgumai bus stiprinami pasinaudojant pagal atitinkamus Europos infrastruktūros tinklu priemonės mechanizmus teikiama parama.

Toliau nurodomi pagrindiniai spręstini klausimai.

- Transporto, energetikos ir informaciniu bei ryšiu technologiju, susijusiu tiek su tolimuoju susisiekimu, tiek su miesto susisiekimu, **sinergijos, didinimas**. Labai svarbu integruoti transporto ir energijos tiekimo priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo veiksmus, pažangiųjų elektros energijos tinklu projektus ir novatoriškus energijos kaupimo sprendimus.

- Skatinant diegti alternatyviųjų degalų infrastruktūrą TEN-T tinkle ir jo miestų transporto mazguose, kartu turėtų būti **skatinama ieškoti transporto priemonių parkui skirtų sprendimų**.
- Miestų transporto mazguose galėtų būti skatinama **elektrifikuoti geležinkelio linijas**, o jei tai neįmanoma, galėtų būti įvertinta galimybė dyzeliną pakeisti SkGD arba vandeniliu.
- Rinkoje veikiantys privatieji subjektai turėtų imtis daugiau veiksmų. Pavyzdžiui, pasinaudodami transporto priemonių parkui skirtais sprendimais, pagal kuriuos taip pat numatoma įrengti degalų papildymo stoteles, jie galėtų **prekiauti SkGD varomais sunkvežimiais**, o TEN-T tinkle galėtų būti išbandomas šių sprendimų įgyvendinimas plačiu mastu.
- Atsižvelgiant į tai, kad ES rinkoje naudojama mažai SkGD varomų laivų, SkGD operatoriams galėtų būti naudinga bendrai pirkti SkGD varomus laivus ir galbūt praplėsti veiklą, kad ji apimtų SkGD degalų papildymo punktus. Valdžios institucijos taip pat galėtų išnagrinėti galimybę, laikydamosi Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) procedūrų pagal MARPOL konvencijos VI priedą, nustatyti SO<sub>x</sub> išskyrimo kontrolės rajonus, kaip nurodyta Direktyvoje 2012/33/ES<sup>31</sup>.
- Nuo 2019 m. nauji **vidaus vandenų laivų** varikliai turės atitikti naujus teršalų ribinių verčių reikalavimus<sup>32</sup>. Labai svarbu naudoti SkGD variklius. Šį tikslą būtų galima įgyvendinti TEN-T pagrindinio tinklo koridoriuose sparčiai įdiegus reikalingą SkGD infrastruktūrą. Reikėtų išnagrinėti sinergijos su kitų rūšių transportui skirta infrastruktūra, pvz., sunkiosioms transporto priemonėms skirta SkGD infrastruktūra arba tokia infrastruktūra jūrų uostuose, galimybės.

Kad užtikrintų tinkamą infrastruktūros diegimo veiksmų koordinavimą ir derėjimą ne tik TEN-T tinkle, bet ir regionų bei vietos lygmenimis, valstybės narės ir regionai taip pat skatinami **aktyviau naudotis sanglaudos politikos** ir visų pirma pagal Europos teritorinio bendradarbiavimo („Interreg“) programas teikiama **parama**.

#### *Finansavimo lygio ir poveikio didinimas*

**Finansavimo lygio ir poveikio** didinimas – vienas pagrindinių prioritetų. ES parama turėtų pritraukti kuo daugiau papildomų viešųjų ir privačiųjų finansų. Finansinių poreikių ir galimybių, susijusių su novatoriško finansavimo priemonėmis, vertinimo rezultatai taip pat bus naudingi rengiant daugiametę finansinę programą po 2020 m.

Vis dažniau remiamas su alternatyviaisiais degalais susijusių sprendimų įgyvendinimas, o ne tik su jais susijusios inovacijos. **Viešosios lėšos turi būti naudojamos efektyviai**. Kai kuriais atvejais vis dar reikalingos dotacijos, kad būtų paspartintas alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimas, visų pirma tuomet, kai projektai įgyvendinami keliuose valstybėse ir keliuose miestuose ir kai diegiamos mažiau brandžios technologijos. Daugeliu atveju viešosios dotacijos turėtų būti derinamos su privačiojo sektoriaus

<sup>31</sup> 2020 m. sausio 1 d. įsigaliosiančios naujos nuostatos dėl sieros ribinių verčių taip pat turės poveikį alternatyviųjų degalų, visų pirma SkGD, naudojimui. Komisija rekomenduoja, kad iki 2025 m. TEN-T pagrindinio tinklo uostuose būtų įrengta SkGD bunkeravimo infrastruktūra.

<sup>32</sup> Reglamentas (ES) 2016/1628.

lėšomis. Tuomet projektai daugiausia būtų finansuojami kitomis, pvz., viešųjų bankų arba privačiojo sektoriaus, lėšomis, o dotacija sudarytų mažesnę finansavimo dalį.

**Investuotojams reikalingas politinis tikrumas.** Šis pagrindinis rinkos kliūčių klausimas nagrinėjamas kartu su šiuo veikslių planu skelbiamame pasiūlyme dėl automobilių ir furgonų išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio normų po 2020 m.<sup>33</sup> ir kituose politikos pasiūlymuose, kaip antai Netaršių transporto priemonių direktyvos<sup>34</sup> peržiūros pasiūlyme.

Paprastai **ES lėšomis remiami projektai turėtų atitikti Direktyvos 2014/94/ES reikalavimus ir juose turėtų būti atsižvelgiama į NPS nustatytus prioritetus.** Remdamasi NPS vertinimo išvadomis, Komisija priims sprendimus dėl finansavimo Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP), Sanglaudos fondo (SF) ir Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) lėšomis.

Komisija surengs **pristatymą valstybėse narėse**, per kurį išsamiai apžvelgs NPS užmojų mastą ir investicijų į mažataršio ir netaršaus judumo projektus poreikius, taip pat įvertins įvairių ES finansavimo ir finansinių priemonių ir, be kita ko, TEN-T alternatyviųjų degalų infrastruktūros pavyzdinių iniciatyvų teikiamas galimybes. Šiame darbe dalyvaus visos susijusias lėšas administruojančios Komisijos tarnybos, Europos investicijų bankas (EIB) ir prireikus nacionaliniai skatinamojo finansavimo bankai.

Komisija pasiūlys tvaraus finansavimo veikslių planą, kuriame numatys teikti paskatas investuotojams ir gerinti teisinę sistemą bei sudaryti sąlygas pritraukti daugiau privačiojo sektoriaus investicijų į žaliuosius ir tvarius projektus. Toks planas turėtų būti naudingas diegiant alternatyviųjų degalų infrastruktūrą.

*Tinkamesnis naudojimas ES pinigine parama*

**Pagal įvairias ES biudžeto lėšomis remiamas finansavimo priemonės alternatyviųjų degalų infrastruktūrai teikiama reikšminga parama.**

Pagal **Investicijų planą Europai** vis labiau skatinamos investicijos į transporto sektorių ir inovacijas, įskaitant mažataršes ir netaršias transporto priemones ir susijusią infrastruktūrą<sup>35</sup>. Pagal programą „**Horizontas 2020**“ nuolat skiriamos investicijos į švaraus transporto, įskaitant alternatyviųjų degalų infrastruktūrą ir pažangiuosius biodegalus, mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą. Tokia parama, be kita ko, teikiama tokioms iniciatyvoms, kaip Europos ekologiškų transporto priemonių iniciatyva arba iniciatyva, pagal kurią įsteigta Kuro elementų ir vandenilio bendroji įmonė.

Iki šiol pasinaudojant **EITP** parama dotacijomis pritraukta apytikslė investicijų į alternatyviesiems kelių transporto degalams skirtus projektus (finansuojama beveik 60 tokių projektų) suma sudaro per 600 mln. EUR<sup>36</sup>. Be to, pagal EITP suteikta beveik 150 mln. EUR parama dotacijomis yra skirta elektros tiekimo nuo kranto ir SkGD terminalų projektams, taip

<sup>33</sup> COM(2017) 676 final.

<sup>34</sup> COM(2017) 653 final.

<sup>35</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-junker-plan\\_lt](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan-europe-junker-plan_lt).

Pavyzdžių pateikta dokumente SWD(2017) 177 final.

<sup>36</sup> Sistemos „TENtec“ žemėlapiui pateikti adresu <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>.

pat novatoriškoms mažiau taršių laivų technologijoms.

2014–2020 m. laikotarpiu **sanglaudos politikos** parama investicijoms į tvarų judumą ir transportą numatoma pasinaudoti pagal 209 veiklos ir Europos teritorinio bendradarbiavimo programas, o jos dalį suplanuota konkrečiai skirti alternatyviųjų degalų infrastruktūrai. Transportui suplanuota skirti apie 70 mlrd. EUR SF ir ERPF paramos lėšų; iš jų – 35 mlrd. EUR TEN-T tinklui, o 12 mlrd. EUR – mažataršiam, daugiarūšiam ir tvariam judumui mieste. Sanglaudos politikos parama jau naudojasi keletas valstybių narių ir regionų įgyvendindami savo NPS ir diegdami alternatyviųjų degalų infrastruktūrą.

Pavyzdžiui, pasinaudojant SF lėšomis skiriamu ES bendru finansavimu, iki 2020 m. Varšuvoje, Zeliona Guroje ir Svinouiscyje (Lenkija) bus nupirkti 177 bateriniai elektriniai autobusai, o Latvijoje įrengta iki 150 įkrovimo stotelių.

Puiki galimybė pritraukti viešojo ir privačiojo sektorių investicijų – pasinaudoti **dotacijų ir paskolų derinimo** mechanizmu. Pagal 2017 m. paskelbtą pirmąjį **EITP derinimo kvietimą** alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimui TEN-T pagrindinio tinklo koridoriuose numatyta skirti 150 mln. EUR. Atsižvelgdama į teigiamą reakciją, kurios sulaukta paskelbus kvietimą teikti pasiūlymus, Komisija nusprendė jo **biudžetą padidinti dar 350 mln. EUR** ir šią sumą skirti iki 2018 m. pavasario pateiksimiems pasiūlymams. Be to, ji numato, kad taip bus pritraukta bent 1,75 mlrd. EUR papildomų investicijų.

Šios investicijos gali būti derinamos su papildoma, pagal EITP skolos priemonę teikiama parama: pasinaudojant **iki 450 mln. EUR** suma, gauta perskirsčius nepanaudotas ES šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos programos „**Naujiems rinkos dalyviams skirtas rezervas**“ („NER 300“) įplaukas, galima paremti energetikos ir transporto sektoriuje įgyvendinamus novatoriškus atsinaujinančiųjų išteklių energijos projektus.

**Todėl šiame veiksmų plane numatoma pagal EITP ir programą „NER 300“ investicijoms į alternatyviųjų degalų infrastruktūrą skirti papildomą iki 800 mln. EUR ES finansinę paramą.**

Pirmieji Europos strateginių investicijų fondo (ESIF) ir EITP lėšomis remti projektai buvo susiję su investicijoms į Rygos, Las Palmaso, Maljorkos Palmos ir šiaurės Prancūzijos Pa de Kalė departamento mažiau taršius viešojo transporto autobusus. Pa de Kalė departamente projektą „Bulles“ įgyvendinanti transporto bendrovė iš pagrindų atnaujins savo autobusų parką – pereis nuo tradicinių degalų prie hibridinės energijos. Viena linija važinės tik vandeniliu varomi elektriniai autobusai.

Plėtojant novatoriško finansavimo mechanizmus, kaip antai Ekologiškos laivybos garantijų programą (GSGP), Europos laivybos pramonei padedama spartinti investicijas į tvarias technologijas. Pagal šią programą siekiama suteikti investicijų į ekologišką laivybą, siekiančių iki 3 mlrd. EUR, garantijas. Pagal ją gali būti remiamos investicijos, kuriomis sudaromos sąlygos naudoti SkGD. Šią programą pagal konkretų susitarimą su Komisija įgyvendina EIB. Šiuo metu pasirašytos dvi preliminarinės sutartys su Prancūzijos ir Nyderlandų komerciniais bankais.

### *Gebėjimų stiprinimas*

Komisija toliau **padės stiprinti** valdžios institucijų, bendrovių ir finansų įstaigų darbuotojų **gebėjimus**. Ji išplėtė savo **techninės pagalbos** programą, pvz., JASPERS ir ELENA<sup>37</sup>, taikymo sritį, ir tai, kokia svarbi tokio pobūdžio gebėjimų stiprinimo veikla, rodo iki šiol sukaupta patirtis.

Norint TEN-T tinkle ir už jo ribų (ypač miestų vietovėse) **tinkamai rengti projektus**, reikalingas glaudesnis bendradarbiavimas ir geresnis projektų koordinavimas. Komisija ragina valdžios institucijas, privačiuosius subjektus ir skatinamąjį finansavimą teikiančius ir privačius bankus pasinaudoti esamomis galimybėmis, visų pirma tomis, kurios siūlomos pagal TEN-T pavyzdines iniciatyvas. Todėl Komisija remia **platformas, kuriose dalijamasi žiniomis** apie alternatyviųjų degalų infrastruktūrą, ir taip prisidės prie Darniojo transporto forumo darbo.

---

<sup>37</sup> JASPERS – <http://www.eib.org/products/advising/jaspers/index.htm?f=search&media=search>. ELENA – <http://www.eib.org/products/advising/elena/index.htm?f=search&media=search>.

### Pagrindiniai veiksmai

- Viešojo ir privačiojo sektorių suinteresuotųjų šalių prašoma iki 2018 m. pradžios baigti įgyvendinti TEN-T tinklo alternatyviųjų degalų infrastruktūros pavyzdines iniciatyvas.
- Nuo 2017 m. lapkričio mėn. Komisija rengs pristatymus valstybėse narėse, per kuriuos išsamiai apžvelgs NPS užmojų mastą ir investicijų į mažataršio ir netaršaus judumo projektus poreikius, taip pat įvertins įvairių ES finansavimo ir finansinių priemonių teikiamas galimybes.
- Pramonė ir valdžios institucijos raginamos paspartinti alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių tiekimą rinkai ir infrastruktūros diegimą TEN-T tinkle, įskaitant visus miestų transporto mazgus, ir siekti, kad šie veiksmai būtų įgyvendinti iki 2025 m., o jų poveikis būtų akivaizdžiai matomas jau 2020 m. Šie tikslai bus įtraukti į būsimus TEN-T darbo planus.
- Gamintojai, infrastruktūros valdytojai ir valdžios institucijos raginami pasinaudoti jungtinių projektų ir novatoriško finansavimo iniciatyvų teikiamomis galimybėmis.
- Komisija padidins savo finansinę paramą, skirdama dar iki **800 mln. EUR**: i) pagal antrąjį EITP derinimo kvietimą numatytą sumą padidins 350 mln. EUR ir ją skirs pasiūlymams, kurie bus pateikti iki 2018 m. pavasario; ii) pagal energetikos parodomųjų projektų priemonę „InnovFin“ ir EITP skolos priemonę sudarys sąlygas greitai panaudoti nepanaudotas programos „NER 300“ įplaukas.

### 3.3. Sąlygų imtis veiksmų miestų vietovėse sudarymas

Daugelis Europos miestų ir regionų **užima pirmąsias pozicijas pereinant prie mažataršio ir netaršaus judumo**. Didelę dalį viešųjų pirkimų vykdo savivaldybių ir vietos valdžios institucijos. Tačiau miestuose taip pat kyla **specifinių sunkumų**. Kadangi trūksta erdvės, alternatyviųjų degalų infrastruktūra turi būti derinama su kitų rūšių transportui reikalinga infrastruktūra. Ne visi vartotojai gali elektromobilius įkrauti namuose. Todėl reikia ieškoti gyvenamiesiems ir negyvenamiesiems pastatams tinkamų sprendimų arba įkrovimo infrastruktūrą derinti su kita infrastruktūra (pvz., apšvietimo stulpais). Be to, turi būti įvertintas lėto ir greito įkrovimo infrastruktūros poveikis tinklui.

Reikia atlikti išsamią miestų poreikių analizę ir numatyti politinius, finansinius ir informacinius svertus. Daugelis miestų įgyvendino **tvaraus judumo mieste planus**. Ši judumo mieste planavimo iniciatyva suteikė naudos, nes judumo mieste planavimo darbo kartu ėmėsi įvairios viešojo ir privačiojo sektorių suinteresuotosios šalys. Komisija yra įsipareigojusi bendradarbiauti su miestų administracijomis ir padėti joms pakoreguoti savo tvaraus judumo mieste planus. Be to, siekdama atsižvelgti į alternatyviųjų degalų ir infrastruktūros poreikius, ji stengsis permąstyti bendrą šių planų koncepciją ir per kitą 2018 m. tvaraus judumo mieste planų forumą savo patirtį aptarti su suinteresuotosiomis šalimis.

Šiame veiksmų plane nustatyti kiti toliau nurodyti veiksmai.

- Kai įmanoma, vietos ir regionų valdžios institucijos turėtų vis labiau naudotis **tvariam judumui mieste skirtu SF ir ERPF bendro finansavimo galimybėmis**. Alternatyviųjų degalų ir infrastruktūros projektai yra labai



naudingi, nes jie sparčiai pritaikomi rinkoje ir daro greitą poveikį vietos oro kokybei.

- **Informacija apie eismo mieste reglamentavimo schemas** turėtų būti pateikiama **skaidriau**. Gyventojams ir įmonėms taip pat galėtų būti pasiūlyta skaitmeninių sprendimų, pavyzdžiui, taikomųjų programų. Komisija toliau atidžiai stebės padėtį.
- Įkrovimo infrastruktūra miestuose turėtų būti prieinama **visų tipų transporto priemonėms**; be kita ko, turėtų būti ieškoma bendrai naudojamoms transporto priemonėms, elektriniams ir motoriniams dviračiams tinkamų sprendimų.
- Vadovaudamosi **Merų paktu dėl klimato ir energetikos**, vietos ir regionų valdžios institucijos turėtų siekti į savo tvariosios energetikos ir klimato planus įtraukti priemones, skirtas transporto sektoriuje išmetamam ŠESD kiekiui mažinti, ir vykdyti įsipareigojimą iki 2020 m. išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį bendrai sumažinti 19 proc.
- Šiuo metu Europos Parlamentas ir Taryba nagrinėja Komisijos pateiktą Pastatų energinio naudingumo direktyvos peržiūros pasiūlymą. Šiame dokumente išdėstyti didelio užmojo reikalavimai dėl **kabelių klojimo parengiamųjų darbų ir įkrovos prieigų diegimo negyvenamuosiuose ir gyvenamuosiuose pastatuose** turėtų paskatinti plačiau nei dabar imtis šių veiksmų.
- Siekdama paskatinti taikyti integruotą požiūrį į švarų transportą ir energiją, Komisija toliau sudarys sąlygas keistis informacija tokiuose pagrindiniuose forumuose, kaip „Civitas“ ir „Europos pažangiųjų miestų iniciatyva“<sup>38</sup>.
- Komisija svarsto, kaip būtų galima **paskatinti** miestų vietovėse įgyvendinti alternatyviaisiais degalais varomų **transporto priemonių parkui skirtus sprendimus**, įskaitant galimybę pagal EITP derinimo kvietimo dalį, skirtą inovacijoms, finansuoti miestų projektus, kuriuose pagrindinis dėmesys skiriamas alternatyviesiems degalams.

#### **Pagrindiniai veiksmai**

- Per būsimą metinį tvaraus judumo mieste planų forumą Komisija bendradarbiaus su valdžios institucijomis siekdama iki 2018 m. pavasario pakoreguoti tvaraus judumo mieste planus.
- Be to, iki 2017 m. pabaigos ji ieškos galimybių finansuoti alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimą miestų transporto mazguose, įskaitant transporto priemonių parkui skirtus sprendimus, ir, kai įmanoma, tą finansavimą pakoreguos.

<sup>38</sup> Žr. <http://civitas.eu/> ir <http://beta.eu-smartcities.eu/>.

### 3.4. Vartotojų įtraukimo didinimas

Mažataršio judumo transporto priemonių įsitvirtinimas rinkoje labai priklauso nuo vartotojų, o jį palengvintų galimybės sklandžiai naudotis infrastruktūra ir priimtinos kainos. Todėl vienas pagrindinių reikalavimų – sudaryti sąlygas vartotojams **sklandžiai judėti**, t. y. taip, kaip jie yra įpratę naudodamiesi tradiciniais degalais varomomis priemonėmis.

Štai kodėl reikalingas **glaudesnis viešųjų ir privačiųjų subjektų bendradarbiavimas**. Turėtų būti sudarytos galimybės laiku gauti patikimą informaciją apie įkrovimo arba degalų papildymo punktų vietą ir prieinamumą. Daug kas priklausys ir nuo galimybės naudotis nenutrūkstamomis, sąveikiomis mokėjimo paslaugomis. Tačiau nepanašu, kad tokios paslaugos ES mastu (o kartais net atskirose valstybėse narėse) būtų greitai pradėtos teikti. Kadangi diegiama vis daugiau įkrovimo prieigų, pažanga virtualiojo judumo paslaugų srityje yra būtina.

Galiausiai **visos reikiamos infrastruktūros dalys turės būti sujungtos skaitmeniniu būdu** (t. y. įkrovimo stotelės turės būti valdomos nuotoliniu būdu ir tikruoju laiku). Taip ne tik bus sudarytos galimybės stebėti pačią įkrovimo prieigą, bet ir, pasinaudojant išmaniaisiais telefonais, pasirinkti įvairias įkrovimo galimybes, o (ateityje) taip pat teikti pridėtinės vertės paslaugas (pvz., rezervavimo). Tai galėtų būti ekonomiškai patraukli galimybė investuotojams į infrastruktūrą ir jos valdytojams.

Dėl tam tikrų **prieigos prie duomenų, dalijimosi jais ir jų pakartotinio naudojimo** reikalavimų jau susitarta įgyvendinant Direktyvą dėl intelektinių transporto sistemų (ITS direktyva)<sup>39</sup> ir vėliau priimtus deleguotuosius reglamentus, pavyzdžiui, dėl reikalavimo per nacionalinius prieigos punktus teikti esamą informaciją apie įkrovimo stelių vietą ir galimybę jomis naudotis. Dabar valstybės narės, kelių direkcijos ir paslaugų teikėjai turi užtikrinti, kad pagal ITS direktyvą priimti atitinkami deleguotieji reglamentai<sup>40</sup> būtų greitai įgyvendinti. Tačiau daugeliu atveju **vis dar neturima duomenų** – juos valstybės narės turėtų surinkti ir apdoroti. Šių trūkumų šalinimas turėtų būti vienas iš valstybių narių valdžios institucijų prioritetų.

Tačiau norint sukurti atvirą ir konkurencingą rinką, kurioje vartotojams būtų siūlomi patys geriausi rezultatai, reikalinga **didesnė standartų, duomenų formatų bei duomenų ryšio protokolų įvairovė ir juos turi remti pramonė**. Šioje srityje viešieji ir privatieji rinkos subjektai padarė pažangą – Darniojo transporto forume sudarytas susitarimo memorandumas, kuriame išdėstytos svarbios rekomendacijos dėl sąveikių mokėjimo paslaugų.

Kai kurios iš minėtų rekomendacijų pateikiamos toliau.

<sup>39</sup> Direktyva 2010/40/ES.

<sup>40</sup> 2014 m. gruodžio 18 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2015/962, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos, susijusios su visoje Europos Sąjungoje teikiamomis tikralaikės eismo informacijos paslaugomis (Tekstas svarbus EEE), OL L 157, 2015 6 23.

2017 m. gegužės 31 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) .../..., kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų teikimo visoje ES.

- Siekiant užtikrinti, kad virtualiojo judumo paslaugos būtų sąveikiai teikiamos visoje ES, reikia **virtualiojo judumo paslaugų subjektams**<sup>41</sup> suteikti **unikalų atpažinties kodą**. Todėl reikėtų ES lygmeniu nustatyti tarptautiniais standartais grindžiamą registracijos procesą. Iš valstybių narių bus reikalaujama paskirti valdžios instituciją, atsakingą už unikalų virtualiojo judumo atpažinties kodų registravimą. Komisija apsvaustys, kuris mechanizmas (pvz., EITP) galėtų tinkamai padėti nustatant tokį procesą. Komisija padės surinkti trūkstamą informaciją apie minėtų deleguotųjų reglamentų įgyvendinimą. Ji taip pat galėtų apsvaustyti poreikį remti įvairių tarptinklinio ryšio sprendimų kūrimą.
- Vartotojams reikalingos **nenutrūkstamos, sąveikios, atviraisiais standartais**, kuriems netaikomos intelektinės nuosavybės teisės ir autoriniai atlyginimai, **grindžiamos virtualiojo judumo mokėjimo paslaugos**. Komisija atidžiai stebės pokyčius šioje srityje. Šiam klausimui aptarti iki 2017 m. pabaigos ji surengs viešas konsultacijas. Jei per viešas konsultacijas būtų nustatyta, kad mokėjimo paslaugos daugiausia yra nesuderinamos, ji išnagrinės galimybę imtis teisėkūros priemonių paslaugų sąveikumui užtikrinti.
- Vienas iš svarbiausių veiksnių – **išlaidų nuspėjiamumas**. Tai reiškia galimybę laiku gauti skaidrią ir lengvai suprantamą informaciją apie kainą. Tarptinklinio ryšio kainos turėtų būti pagrįstos ir ribotos. Komisija tikisi, kad tarptinklinio ryšio paslaugos bus teikiamos ne tik per centrinę stotį: veikiant konkuruojantiems mechanizms (pvz., blokų grandinei) rinkoje bus atrastas geriausias sprendimas. Komisija atidžiai stebės pokyčius rinkoje, visų pirma susijusius su galimybe gauti informaciją apie kainą ir tarptinklinio ryšio mokesčius, ir padėtų apžvelgs 2018 m. rudens pabaigoje vykšančioje metinėje konferencijoje netaršaus transporto ir alternatyviųjų degalų infrastruktūros klausimais.

Komisija toliau kaupis ekspertines žinias ir palengvins keitimąsi informacija.

Be to, Komisija bendradarbiauja su valstybėmis narėmis siekdama sukurti **metodiką, kuri leistų vartotojams palyginti** tradicinių ir alternatyviųjų degalų **kainas**, išreikštas bendru vienetu, ir taip sudaryti jiems sąlygas apskaičiuoti bendras įvairių tipų transporto priemonių eksploatavimo išlaidas. Ji taip pat padės valstybėms narėms šią informaciją pateikti skaitmeninėmis priemonėmis.

Per neseniai atliktą Direktyvos 1999/94/EB<sup>42</sup> dėl automobilių ženklavimo, kurios tikslas – geriau informuoti vartotojus apie degalų sąnaudas ir išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį, vertinimą pabrėžta, kad trūksta konkrečių alternatyviaisiais degalais varomoms transporto priemonėms taikomų reikalavimų. Šiam klausimui reikia skirti daugiau dėmesio.

Komisija taip pat padės valstybėms narėms rinkti duomenis apie alternatyviųjų degalų stotelių vietą ir galimybę jomis naudotis<sup>43</sup>. Tuomet su tais duomenimis turės būti galima susipažinti Direktyvoje 2010/40/ES nurodytuose nacionaliniuose prieigos punktuose.

<sup>41</sup> Pvz., įkrovimo prieigoms, įkrovimo prieigų grupėms ir galutinių virtualiojo judumo paslaugų gavėjų sąskaitoms.

<sup>42</sup> 1999 m. gruodžio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 1999/94/EB dėl vartotojų galimybės gauti informaciją apie degalų taupymą ir išmetamųjų CO<sub>2</sub> dujų kiekį parduodant naujus keleivinius automobilius.

<sup>43</sup> Be kita ko, pasinaudodama Europos alternatyviųjų degalų stebėjimo centro darbu.

### Pagrindiniai veiksmai

- Valstybės narės turėtų paskirti valdžios institucijas, atsakingas už unikalių virtualiojo judumo atpažinties kodų registravimą. Komisija apsvarstys susijusio paramos mechanizmo klausimą.
- Komisija dar 2017 m. pradės viešas konsultacijas dėl nenutrūkstamų, sąveikių paslaugų, didžiausią dėmesį skirdama virtualiajam judumui, ir atidžiai stebės rinkos pokyčius, susijusius su elektromobilių įkrovimo kainų nustatymu.
- 2018 m. Komisija priims įgyvendinimo aktą dėl degalų kainų palyginimo ir, taikydama paramos priemones, vėliau skatins jį įgyvendinti.

### 3.5. Elektromobilių integravimas į elektros sistemą

Pradėjus plačiai naudoti elektromobilius, padidės **elektros paklausa** tam tikromis valandomis tam tikrose vietovėse jau ir taip apkrautame **elektros tinkle**. Kad dėl brangių ir ilgai trunkančių investavimo į elektros infrastruktūrą procesų nebūtų patiriama nereikalingų išlaidų, susijusių su elektromobilių įsitvirtinimu rinkoje, ir nebūtų vėluojama jų pradėti naudoti, (lėtas) transporto priemonių įkrovimas turėtų būti daugiausia atliekamas tuo metu, kai tinklai nėra apkrauti ir pagaminama pakankamai elektros.

Didėjant infrastruktūros skaitmeninimui, jau sudaromos sąlygos **išmaniai valdyti tinklą**, taigi ir įkrovimo prieigas. Taip atsiranda galimybių transporto priemonę įkrauti pažangiai, t. y. elektros tinklui palankiausiu metu ir vartotojams patiriant mažiausiai išlaidų. Ateityje elektromobilių baterijos taip pat bus naudojamos elektros sistemos operacijoms atlikti (transporto priemonės ir tinklo sąsaja) ir taip ekonomiškai efektyviai subalansuoti elektros tinklo apkrovą. Pajamos, kurias teikdami šias paslaugas gautų tinklo operatoriai, galėtų būti panaudotos investicijų į infrastruktūrą, visų pirma į įkrovimo darbo vietoje infrastruktūrą, sąnaudoms refinansuoti.

Direktyvos dėl **elektros energijos vidaus rinkos bendrųjų taisyklių** (nauja redakcija) pasiūlyme<sup>44</sup>, grindžiamame **Energijos vartojimo efektyvumo direktyvos**<sup>45</sup> nuostatomis, Komisija siūlo nustatyti nuoseklią reguliavimo apkrova sistemą, kuri sudarytų sąlygas pažangiam įkrovimui, pagal kurią vartotojai būtų skatinami įkrovimą atlikti ne piko metu, o skirstomųjų tinklų operatoriai galėtų aktyviai valdyti tinklą. Todėl skubus susitarimas dėl siūlomos nauja redakcija išdėstytos direktyvos ir tinkamas jos perkėlimas į nacionalinę teisę yra išankstinė pažangaus įkrovimo sampratos įgyvendinimo ir galiausiai elektromobilių naudojimo plačiu mastu sąlyga.

Viena iš pagrindinių sąlygų, padedančių užtikrinti netaršų judumą, turėtų būti aktyvesnis skatinimas naudoti **energijos kaupimo technologijas** ir įrangą (pvz., panaudotas automobilių baterijas dar kartą panaudoti pastatuose, taip pat naudoti iš atsinaujinančiųjų išteklių gautą vandenilį).

<sup>44</sup> COM(2016) 864 *final*, 2016 11 30.

<sup>45</sup> COM 2012/27/ES.

Kad atnaujinant elektromobilius būtų išvengta nereikalingų išlaidų ir nepadidėtų (elektros) kainos (be kita ko, mažesnes pajamas gaunantiems namų ūkiams), turi būti užtikrintas kainų skaidrumas.

### **Pagrindiniai veiksmai**

- Valstybės narės turėtų sudaryti visas sąlygas taikyti reguliavimo apkrova priemonės greitai į nacionalinę teisę perkeldamos atitinkamas Energijos vartojimo efektyvumo direktyvos nuostatas ir susijusį elektros energijos rinkos modelį ir kartu patvirtindamos teisinę sistemą, kuria būtų užtikrintos reguliavimo apkrova ir pažangaus įkrovimo galimybės.
- Valstybės narės turėtų skatinti gyvenamųjų ir negyvenamųjų pastatų stovėjimo aikštelėse diegti įkrovimo prieigas ir atlikti kabelių klojimo parengiamuosius darbus.
- Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų diegiamos tokios pažangiam įkrovimui reikalingos technologijos, kaip pažangieji skaitikliai, ir būtų taikomi jau patvirtinti ir greitai pasirodysiantys elektromobilių pažangaus įkrovimo standartai (pvz., ISO 15118 ir IEC 63110).
- Į poreikius, susijusius su elektromobilumu, bus atsižvelgiama rengiant programos „Horizontas 2020“ planus, įgyvendinant Strateginį energetikos technologijų planą ir dirbant kituose suinteresuotųjų šalių forumuose.
- Darniojo transporto forumas toliau rengs reikiamas rekomendacijas, kuriomis sieks palengvinti veiksmingą įkrovimo stotelių ir elektros tinklo integraciją ir padėti visoje ES užtikrinti jų sąveikumą.

### **3.6. Kylantys uždaviniai**

Siekiant padidinti gamtinėmis dujomis varomų transporto priemonių tvarumą, reikėtų į gamtines dujas, kuriomis varomos šios transporto priemonės, daugiau **įmaišyti tvaraus biometano arba jį naudoti kaip pakaitalą**. Kad suteiktų tikrumo rinkoje, gamintojai ir veiklos vykdytojai galėtų sutarti dėl siektinų įmaišymo normų.

Vadovaujantis Direktyva 2014/94/ES, NPS nustatytas uždavinys skatinti oro uostuose tiekti elektrą nejudantiems lėktuvams. Tačiau to neužtenka: reikia toliau plėtoti **alternatyviųjų degalų naudojimą aviacijoje**. Pagrindinis dėmesys turėtų būti skiriamas įmaišomiesiems biodegalams (kol kas jie naudojami ir gaminami ribotai), o ilgai – ir anglies dioksido neišskiriančioms varymo technologijoms. Be to, šioje srityje svarbu imtis daugiašalių veiksmų. Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje (ICAO) imantis veiksmų, kad būtų dar labiau suderintos degalų tvarumą reguliuojančios ICAO ir ES taisyklės ir standartai, bus prisidėta prie geresnių rinkos sąlygų sudarymo.

Siekdama padidinti švirių **geležinkelių transporto varymo technologijų** įvairovę, Komisija ragins dėti daugiau pastangų skatinant alternatyviųjų degalų, pavyzdžiui, vandenilio ar kitų iš atsinaujinančiųjų išteklių gaunamų degalų, naudojimą kartu su kuro elementais. Vandenilis ir SkGD taip pat derinami vandens transporto sektoriuje, o pažangieji biodegalai naudojami kaip įmaišomasis elementas.

#### 4. IŠVADOS

Įsigaliojus Paryžiaus susitarimui dėl klimato kaitos, **reikia pagreitinti perėjimą prie modernios mažataršių technologijų ekonomikos**. 2017 m. birželio mėn. Europos Vadovų Taryba pripažino, kad Paryžiaus susitarimas – vienas pagrindinių Europos pramonės ir ekonomikos modernizacijos elementų.

Jis skatina vis **didesnę pasaulinę konkurenciją** dėl rinkoje užimamos dalies, technologijų ir protų, galinčių ateityje pasiūlyti mažataršių inovacijų. Dabar ne metas nusiraminti.

Šiame veiksmų plane aptariami įvairūs veiksmai, kurių imantis ES būtų greičiau diegiama alternatyviųjų degalų infrastruktūra. Jie įtraukti į **judumo politikos priemonių rinkinį, kuriame drauge sprendžiami transporto priemonių, infrastruktūros, elektros tinklo ir vartotojams skirtų paslaugų klausimai**. Iki 2025 m. ES turėtų būti baigusi diegti pagrindinę įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūrą, taigi ji turėtų būti įdiegta visuose TEN-T pagrindinio tinklo koridoriuose.

Europa nebegali sau leisti priimti tarpusavyje nederančių alternatyviųjų degalų infrastruktūros sprendimų, nes kiltų pavojus, kad kai kurie regionai ir vartotojai liktų pamiršti. Pagal Direktyvą dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros atliktas NPS vertinimas parodė, kad galima daug pasimokyti iš teigiamos kai kurių valstybių narių patirties. Dabar norint sustiprinti šios srities veiksmus reikalingas **rimtas visų viešojo ir privačiojo sektorių suinteresuotųjų šalių tarpvalstybinis ir tarpsektorinis bendradarbiavimas**. Reikia vengti riboti technologijų naudojimą ir užverti rinkas. Kad rinkos galėtų augti, reikia, kad alternatyviųjų degalų infrastruktūra veiktų ir jos paslaugos būtų teikiamos atvirai, skaidriai ir sąveikiai. Be to, naudotojai turi turėti galimybę sklandžiai ir lengvai naudotis visu transporto tinklu.

**Komisija yra pasirengusi padėti** eiti šiuo keliu imdamasi tiek ne teisėkūros, tiek teisėkūros veiksmų, kaip nurodyta šiame veiksmų plane. Jie padės sustiprinti Europos transporto sektorių ir padaryti jį konkurencingesnį, užtikrins, kad, kovojant su klimato kaita, jokie vartotojai ar regionai neliktų pamiršti.