



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 16 юли 2021 г.
(OR. en)

10877/21
ADD 5

Междуетноститутуционално досие:
2021/0223(COD)

TRANS 478
CLIMA 194
ECOFIN 747
AVIATION 205
MAR 138
ENV 529
ENER 329
CODEC 1100
IND 200
COMPET 556

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	15 юли 2021 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	SWD(2021) 632 final
Относно:	РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО, придружаващ Предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета

Приложено се изпраща на делегациите документ SWD(2021) 632 final.

Приложение: SWD(2021) 632 final



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.7.2021 г.
SWD(2021) 632 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА
РЕЗЮМЕ НА ДОКЛАДА ЗА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО,
придружаващ

**Предложението за Регламент на Европейския парламент и на Съвета
за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на
Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета**

{COM(2021) 559 final} - {SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

Резюме
Оценка на въздействието на предложение за преразглеждане на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива
А. Необходимост от действия
В какво се изразява проблемът и защо той се разглежда на равнището на ЕС?
В отговор на повишената амбиция в областта на климата за 2030 г., определена от Комисията в Европейския зелен пакт и Плана във връзка с целта в областта на климата, в Стратегията за устойчива и интелигентна мобилност се потвърждава необходимостта от ускорено навлизане на превозни средства и плавателни съдове с ниски и нулеви емисии. За да бъде подпомогнато това навлизане, е необходима достатъчно гъста и широкообхватна мрежа от публично достъпна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Оценката показва, че Директивата не е подходящ инструмент за постигане на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, необходима в отговор на повишената амбиция в областта на климата за 2030 г. Основните проблеми в резултат от недостатъци в разпоредбите на действащата директива включват: 1) планирането на инфраструктурата на държавите членки като цяло е лишено от необходимото равнище на амбиция, последователност и съгласуваност, което води до недостатъчна, неравномерно разпределена инфраструктура; 2) продължават проблемите с оперативната съвместимост по отношение на физическите връзки и стандартите за комуникация, включително свързването към електроенергийната мрежа; и 3) липсват прозрачна информация за потребителите и лесни за използване платежни системи, а това оказва въздействие върху приемането от страна на ползвателите. Без допълнителна намеса на равнище ЕС тази липса на оперативно съвместима и лесна за използване инфраструктура за зареждане с електроенергия или презареждане с гориво вероятно ще се превърне в пречка за необходимия растеж на пазара на превозни средства и плавателни съдове с ниски и нулеви емисии с оглед на повишената амбиция в областта на климата за 2030 г.
Какво следва да бъде постигнато?
За да спомогне за постигането на неутралност по отношение на климата до 2050 г. и за намаляване на замърсяването на въздуха, настоящата инициатива има за цел да гарантира наличието и използваемостта на гъста и широкообхватна мрежа от инфраструктура за алтернативни горива в целия ЕС. Всички ползватели на превозни средства, използващи алтернативно гориво (включително плавателни съдове и въздухоплавателни средства), следва да могат да се придвижват свободно в целия ЕС по основната инфраструктура, като например автомагистралите, пристанищата и летищата. Конкретните цели са: 1) да се осигури минимална инфраструктура за подпомагане на необходимото навлизане на превозни средства, използващи алтернативно гориво, във всички видове транспорт и във всички държави членки за постигане на целта на ЕС в областта на климата, 2) да се осигури пълна оперативна съвместимост на инфраструктурата, и 3) да се осигури пълна информация за ползвателите с подходящи варианти за плащане.
Каква е добавената стойност от действия на равнището на ЕС (субсидиарност)?
Пълната свързаност и безпроблемното ползване на европейската транспортна мрежа за превозни средства и плавателни съдове с ниски и нулеви емисии, гарантирани с достатъчна по количество и напълно оперативно съвместима трансгранична инфраструктура, са предпоставка за постигане на целта на Европейския зелен пакт за намаляване на емисиите на парникови газове от транспорта и за развитието на общ транспортен пазар на ЕС. Тези цели могат да бъдат постигнати единствено чрез обща европейска законодателна рамка. Преразглеждането на Директивата ще допринесе за съгласуваното разработване и внедряване на превозните средства, на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво и на информацията и услугите за ползвателите.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигане на целите? Има ли предпочитан вариант или не? Ако не, защо?
Бяха анализирани три варианта на политиката (ВП), като всички те гарантират наличието на достатъчна, оперативно съвместима и лесна за ползване инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, за да се подпомогне навлизането на превозни средства с ниски и нулеви емисии до 2030 г. и след това. Всички варианти включват задължителни цели за разгръщане на национално равнище, но се различават по отношение на определянето на местоположението на тази инфраструктура, равнището на хармонизация на физическите съединители и комуникационните

протоколи, както и по отношение на информацията и услугите, които ще се предлагат на потребителите. Предпочитаният избор е вариант 2 (ВП2), тъй като при него се гарантира като цяло достатъчна по мащаби инфраструктура, а също и достатъчна инфраструктура в рамките на трансевропейската транспортна мрежа, като същевременно на държавите членки се предоставя гъвкавост по отношение на точното местоположение и капацитета на инфраструктурата. Освен това са осигурени пълна оперативна съвместимост и достъп на ползвателите до цялата необходима информация и всички съответни услуги.

Какво е становището на различните заинтересовани страни? Кой подкрепя отделните варианти?

Предпочитаният вариант на политиката (ВП2) се подкрепя от автомобилната промишленост, от много производители и оператори на инфраструктура за зареждане с електроенергия и за презареждане с гориво, от електроенергийния сектор и от много сдружения на гражданското общество, макар да съществуват различни мнения по отношение на количествените изисквания. Пристанищата и летищата обаче изразиха загриженост относно допълнителните разходи за осигуряване на съответната инфраструктура, по-специално за електрозахранващите системи, намиращи се на брега, и електрозахранването на спрели въздухоплавателни средства. Публичните органи до голяма степен подкрепят преразглеждането на Директивата, по-специално по отношение на оперативната съвместимост и удобството за ползвателите, но по отношение на задължителните цели за разгръщане, по-специално по отношение на свързаните с автомобилния парк цели за инфраструктурата за зареждане с електроенергия, мненията са по-разнообразни.

В. Въздействие на предпочитания вариант

Какви са ползите от предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — на основните варианти)?

Ползите за обществото ще дойдат от намаляването на емисиите на CO₂ и на замърсителите на въздуха. Като цяло инвестициите в количествена и качествена инфраструктура няма да доведат пряко до по-широко навлизане на превозни средства с ниски и нулеви емисии, стимул за което са по-скоро други политики, като например стандартите за емисиите на CO₂ за леки автомобили и микробуси. Въпреки това само ако има достатъчна и оперативно съвместима инфраструктура, осигуряваща минимални услуги на потребителите, може да се очаква, че превозните средства ще намерят място на пазара в степента, необходима за постигането на целта на ЕС от Плана във връзка с целта в областта на климата. Намалението на външните разходи за емисиите на CO₂, изразено като настояща стойност, се изчислява на около 445 милиарда евро въз основа на базовия сценарий за периода 2021—2050 г., а намалението на външните разходи, свързани със замърсяването на въздуха, на 75 милиарда евро. Тези намаления се дължат на други политики, но са възможни благодарение на разгръщането на инфраструктурата. Очаква се предпочитаният вариант да окаже положително въздействие върху иновациите, по-специално в областта на разработването на превозни средства и плавателни съдове с ниски и нулеви емисии, иновативни услуги за ползвателите на основата на обща инфраструктура за данни, съответни бизнес модели, но също така и на разработването на по-иновативни технологии за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво. Тези иновации вероятно ще засилят конкурентоспособността на европейската промишленост.

Какви са разходите за предпочитания вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?

Общо разходите за инфраструктура, включително капиталовите и оперативните разходи за напълно оперативно съвместима и лесна за използване инфраструктура, се очаква да възлязат на 67,1—70,5 милиарда евро въз основа на базовия сценарий за периода 2021—2050 г., изразени като настояща стойност, от които 60,3—63,7 милиарда евро ще бъдат за пътна инфраструктура, 5,9 милиарда евро за водния транспорт и 0,9 милиарда евро за въздухоплаването. Няма съществено пряко отрицателно въздействие в икономическата и социалната област, или в областта на околната среда.

Какво е въздействието върху МСП и конкурентоспособността?

Вариантите на политиката повишават сигурността на пазарното търсене в дългосрочен план във всички държави членки. Това като цяло ще бъде от полза за всички предприятия, извършващи дейност на този пазар. По-специално новите участници на пазара на електрическата мобилност много често са МСП, които ще се възползват от ускореното разгръщане на инфраструктурата за зареждане с електроенергия по смисъла на Директивата и от разпоредбите за обмен на данни чрез националните звена за достъп на държавите членки. Конкурентоспособността на предприятията, работещи в областта на инсталирането и експлоатацията на инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво, ще се увеличи при всички варианти на политиката, тъй като по-голямото търсене на зареждане с електроенергия и презареждане с гориво вследствие от стандартите за емисиите на CO₂ за леки

автомобили и микробуси, както и за тежкотоварни превозни средства, ще доведе до по-голяма рентабилност на дейностите, допълнена от намаляването на разходите за технологии.

Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?

Разходите за публичните органи, произтичащи от изискванията за преразглеждане и актуализиране на националните рамки за политиката и за докладване относно изпълнението, са същите като в базовия сценарий. В базовия сценарий тези прогнозни разходи възлизат на 3 400 000 евро (по 126 000 евро на държава членка) за всеки кръг на докладване съгласно националните рамки за политиката, определяни на всеки три години. Разходите за мониторинг могат до известна степен да нараснат с оглед на докладването за спазването на поставените задължителни цели. Допълнителните разходи, свързани с базовия сценарий, обаче не могат да бъдат количествено определени; предоставянето на стандартизирани формати за данни, цифровизираното предаване на данни и общата система за докладване до националните звена за достъп на държавите членки като цяло ще опростят докладването съгласно Директивата. Очаква се инвестициите в инфраструктура да бъдат предимно частни. Въпреки това, особено в ранния етап на развитие на пазара, публичните органи ще трябва да подпомогнат финансово някои от пазарните инвестиции, като във времето интензитетът на помощта намалява. До 2030 г. се очаква публичните органи да участват средно с 0,64 милиарда евро годишно (41 % от общите инвестиции). За периода 2031—2050 г. се предвижда публичната подкрепа да бъде средно 0,45 милиарда евро годишно (10 % от общите инвестиции).

Ще има ли други значителни въздействия?

Потребителите ще имат достъп до достатъчна и напълно оперативно съвместима инфраструктура, както и до съответната информация и услуги, които ще направят пътуването с превозни средства с ниски и нулеви емисии в целия ЕС по-удобно и по-предвидимо, тъй като ще бъдат решени въпросите за осигуряване на пълна информация за ползвателите и за подходящи възможности за плащане. Тези ползи обаче не могат да бъдат количествено определени.

Пропорционалност

Нито един от вариантите на политиката не надхвърля необходимото за постигането на общите цели на политиката. Предложената намеса гарантира разгръщането на достатъчна инфраструктура за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво на превозни средства, използващи алтернативни горива, необходима за изпълнение на по-амбициозните цели в областта на климата и енергетиката за 2030 г. и общата цел за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г.

Г. Последващи действия

Кога ще се извърши преглед на политиката?

Политиката ще бъде преразгледана в края на 2026 г., за да се оцени степента на разгръщане на инфраструктура за алтернативни горива във връзка с навлизането на превозни средства с ниски и нулеви емисии и технологичното развитие, по-специално във водния транспорт и въздухоплаването, но също така и в железопътния транспорт, за да се определи необходимостта от инфраструктура за алтернативни горива в тези сектори.