



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. liepos 16 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2021/0223(COD)

10877/21
ADD 5

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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. liepos 15 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2021) 632 final
Dalykas:	KOMISIJS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA“ pridedamas prie Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2021) 632 final.

Priedama: SWD(2021) 632 final

Briuselis, 2021 07 14
SWD(2021) 632 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS
POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

pridedamas prie

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento

**dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Europos
Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES**

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

Santraukos lentelė
Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo peržiūros poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
Atsižvelgiant į Europos žaliojo kurso komunikate ir Klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane nustatytus didesnius 2030 m. klimato srities užmojus, Darnaus ir pažangaus judumo strategijoje patvirtinama, kad reikia siekti labai paspartinti mažataršių ir netaršių transporto priemonių ir laivų naudojimo masto didėjimą. Siekiant skatinti šį naudojimo masto didėjimą, būtinas pakankamai tankus ir platus viešosios įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros tinklas. Atlikus vertinimą nustatyta, kad direktyva nėra tinkama priemonė siekiant užtikrinti įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrą, kurios reikia atsižvelgiant į didesnius 2030 m. klimato srities užmojus. Pagrindinės problemos, kurias lemia dabartinės direktyvos nuostatų trūkumai, yra 1) valstybių narių infrastruktūros planavimui pagal direktyvą apskritai trūksta užmojo ir nuoseklumo, dėl to infrastruktūros nepakanka ir ji netolygiai paskirstyta; 2) tebėra sąveikumo problemų, susijusių su fizinėmis jungtimis ir ryšių standartais, įskaitant prijungimą prie elektros tinklo, ir 3) vartotojams trūksta skaidrios informacijos ir patogių naudoti mokėjimo sistemų, todėl jų pritarimas menkas. Jeigu ES lygmeniu nebus imtasi intervencinių veiksmų, šis sąveikios, lengvai naudojamos įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros trūkumas greičiausiai taps kliūtimi, trukdančia augti mažataršių ir netaršių transporto priemonių, laivų ir orlaivių rinkai, atsižvelgiant į didesnius 2030 m. klimato srities užmojus.
Ką reikėtų pasiekti?
Siekiant padėti iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui ir prisidėti prie oro taršos mažinimo, šia iniciatyva siekiama užtikrinti, kad visoje ES būtų galima naudotis tankiu ir plačiu alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklu. Visi alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių (įskaitant laivus ir orlaivius) naudotojai turi galėti lengvai judėti po ES, naudodamiesi pagrindine svarbia infrastruktūra – greitkeliais, uostais ir oro uostais. Konkretūs tikslai: 1) užtikrinti būtinąją infrastruktūrą, kad būtų remiamas reikiamas alternatyviaisiais degalais varomų visų rūšių transporto priemonių naudojimas visose valstybėse narėse, kad būtų pasiektas ES klimato politikos tikslas, 2) užtikrinti visišką infrastruktūros sąveikumą ir 3) užtikrinti visapusišką vartotojų informavimą bei tinkamas mokėjimo galimybes.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?
Norint pasiekti Europos žaliojo kurso tikslą sumažinti transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir sukurti bendrą ES transporto rinką, reikia, kad Europos mažataršių ir netaršių transporto priemonių ir laivų tinklas būtų visapusiškai sujungtas ir kad naudotojai galėtų sklandžiai juo naudotis, o tam reikia pakankamo infrastruktūros masto ir visapusiško tarpvalstybinio sąveikumo.. Padėti pasiekti šiuos tikslus gali tik bendra Europos teisės aktų sistema. Direktyvos peržiūra bus padedama darniai plėtoti transporto priemonių parkus, diegti įkrovimo bei degalų pildymo infrastruktūrą ir naudotojams teikti informaciją bei paslaugas.
B. Sprendimai
Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?
Išnagrinėtos trys politikos galimybės, kuriomis visomis užtikrinama, kad iki 2030 m. ir vėliau būtų įdiegta pakankama, sąveiki ir vartotojams patogi įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra, siekiant didinti mažataršių ir netaršių transporto priemonių naudojimo mastą. Visos galimybės apima privalomus nacionalinio lygmens diegimo tikslus, tačiau skiriasi pagal šios infrastruktūros vietos nustatymą, fizinių jungčių ir ryšio protokolų suderinimo lygį, taip pat informacijos ir paslaugų, teiktinų vartotojams, suderinimo lygį. Pirmenybė teikiama antrai politikos galimybei, nes ja užtikrinama pakankama bendra infrastruktūra ir pakankama infrastruktūra TEN-T tinkle, o valstybėms narėms paliekama galimybė lanksčiai nustatyti tikslią infrastruktūros vietą ir pajėgumą. Be to, užtikrinamas visiškas sąveikumas ir naudotojų galimybės gauti reikiamą informaciją ir naudotis paslaugomis.
Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?
Pasirinktai (antrai) politikos galimybei pritaria automobilių pramonės subjektai, daug gamintojų ir įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūros operatorių, elektros energijos sektorius ir daug pilietinės visuomenės asociacijų, nors ir esama skirtingų nuomonių dėl kiekybinių reikalavimų. Tačiau uostai ir oro uostai išreiškė susirūpinimą dėl papildomų išlaidų, susijusių su atitinkamos infrastruktūros, visų pirma elektros tiekimo nuo kranto ir elektros tiekimo oro uoste stovintiems orlaiviams, užtikrinimu. Valdžios institucijos iš esmės pritaria direktyvos peržiūrai, visų pirma atsižvelgiant į sąveikumą ir patogumą naudoti, tačiau nuomonės dėl privalomų diegimo tikslų, visų pirma susijusių su transporto priemonių parku grindžiamais įkrovimo infrastruktūros tikslais, kiek skiriasi.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?
Visuomenei bus naudingas išmetamo CO₂ ir oro teršalų kiekio sumažinimas. Apskritai investicijos į infrastruktūros kiekį ir kokybę tiesiogiai nelems didesnio mažataršių ir netaršių transporto priemonių naudojimo, nes jis veikiau skatinamas kitomis politikos priemonėmis, pvz., lengvųjų automobilių ir furgonų išmetamo CO₂ kiekio normomis. Tačiau tik esant pakankamai ir sąveikiai infrastruktūrai, kuria vartotojams būtų teikiamos būtiniausios paslaugos, galima tikėtis, kad transporto priemonių atsiradimo rinkoje tiek, kiek jų reikia ES klimato politikos tikslo įgyvendinimo plano tikslui pasiekti. Apskaičiuota, kad per 2021–2050 m. laikotarpį, palyginti su atskaitos scenarijumi, išmetamo CO₂ kiekio išorės sąnaudos sumažės apie 445 mlrd. EUR, išreiškiant dabartine verte, o oro taršos išorės sąnaudos – 75 mlrd. EUR. Šis sumažinimas skatinamas kitomis politikos priemonėmis, tačiau sąlygos tam sudaromos diegiant infrastruktūrą. Tikimasi, kad tinkamiausia galimybė turės teigiamą poveikį kuriant inovacijas, visų pirma mažataršių ir netaršių transporto priemonių ir laivų technologijų, novatoriškas paslaugas naudotojams, grindžiamas bendra duomenų infrastruktūra, ir susijusius verslo modelius, tačiau taip pat plėtojant inovatyvesnes įkrovimo ir degalų pildymo technologijas. Tikėtina, kad šios inovacijos sustiprins Europos pramonės konkurencingumą.
Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?
Numatoma, kad 2021–2050 m. laikotarpiu, palyginti su atskaitos scenarijumi, bendros infrastruktūros išlaidos, įskaitant kapitalo ir veiklos sąnaudas, susijusias su visiškai sąveikia ir naudotojams patogia infrastruktūra, sudarys 67,1–70,5 mlrd. EUR, išreiškiant dabartine verte, iš jų 60,3–63,7 mlrd. EUR bus skirta kelių infrastruktūrai, 5,9 mlrd. EUR – vandens transportui ir 0,9 mlrd. EUR – aviacijai. Reikšmingo tiesioginio neigiamo poveikio ekonomikos, socialinėje ar aplinkos srityse nebūtų.
Koks būtų poveikis MVĮ ir konkurencingumui?
Politikos galimybėmis didinamas tikrumas, kad visose valstybėse narėse rinkoje bus ilgalaikė paklausa. Tai iš esmės bus naudinga visoms šioje rinkoje veikiančioms įmonėms. Ypač kalbant apie elektromobilumo rinką, naujos rinkos dalyvės dažnai yra MVĮ – jos gaus naudos iš spartesnio įkrovimo infrastruktūros diegimo pagal direktyvą ir nuostatų dėl dalijimosi duomenimis per valstybių narių nacionalinius prieigos punktus. Įmonių, kurios diegia ir eksploatuoja įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūrą, konkurencingumas padidės pagal visas politikos galimybes, nes padidėjus įkrovimo ir degalų pildymo poreikiui, kurį nulems lengvųjų automobilių ir furgonų, taip pat sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normos, bus užtikrintas didesnis veiklos pelningumas, o jį dar didins mažesnės technologijų sąnaudos.
Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?
Valdžios institucijų išlaidos, susijusios su reikalavimais peržiūrėti ir atnaujinti nacionalines politikos sistemas ir teikti įgyvendinimo ataskaitas, yra tokios pačios kaip ir atskaitos scenarijaus. Atskaitos scenarijuje apskaičiuota, kad kiekvieno ataskaitų teikimo etapo, planuojamo kas trejus metus, išlaidos bus 3 400 000 EUR (126 000 EUR kiekvienai valstybei narėi). Stebėsenos išlaidos gali iš dalies padidėti teikiant ataskaitas, kaip laikomasi griežtų tikslų. Tačiau papildomų išlaidų, susijusių su atskaitos scenarijumi, kiekybiškai įvertinti neįmanoma; o dėl standartizuotų duomenų formatų, suskaitmenintų duomenų perdavimo ir bendros ataskaitų teikimo valstybių narių nacionaliniams prieigos punktam sistemos bendras ataskaitų teikimas pagal direktyvą supaprastės. Tikimasi, kad investicijos į infrastruktūrą daugiausia bus privačios. Tačiau, ypač ankstyvajame rinkos plėtros etape, valdžios institucijos turės finansiškai remti tam tikras rinkos investicijas, ilgainiui mažindamos pagalbos intensyvumą. Numatoma, kad iki 2030 m. valdžios institucijos turės vidutiniškai skirti 0,64 mlrd. EUR per metus (41 proc. visų investicijų). Numatoma, kad 2031–2050 m. laikotarpiu viešojo parama sudarys vidutiniškai 0,45 mlrd. EUR per metus (10 proc. visų investicijų).
Ar bus dar koks nors didelis poveikis?
Vartotojai galės naudotis pakankama ir visiškai sąveikia infrastruktūra, gauti susijusią informaciją ir paslaugas, dėl kurių kelionės mažataršėmis ir netaršiomis transporto priemonėmis visoje ES bus patogesnės ir nuspėjamesnės, nes bus išspręsti klausimai, susiję su išsamios informacijos vartotojams užtikrinimu ir tinkamomis mokėjimo galimybėmis. Tačiau šios naudos kiekybiškai įvertinti neįmanoma.
Proporcingumo principas
Nė viena iš politikos galimybių neviršijama to, kas būtina bendriesiems politikos tikslams pasiekti. Siūloma intervencija užtikrinama, kad Sąjungoje būtų įdiegta pakankama alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių įkrovimo ir degalų pildymo infrastruktūra, būtina siekiant įgyvendinti didesnius 2030 m. klimato ir energetikos srities užmojus ir bendrą tikslą iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui.
D. Tolesni veiksmai

Kada politika bus persvarstoma?
Politika bus peržiūrėta 2026 m. pabaigoje siekiant įvertinti alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo mastą atsižvelgiant į mažataršių ir netaršių transporto priemonių naudojimą ir technologijų plėtrą, visų pirma vandens transporto ir aviacijos, taip pat geležinkelių transporto sektoriuose, siekiant nustatyti alternatyviųjų degalų infrastruktūros poreikį tuose sektoriuose.