

Briselē, 2021. gada 16. jūlijā
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2021. gada 15. jūlijs

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretārs *Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN*

K-jas dok. Nr.: SWD(2021) 632 final

Temats: KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES
NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS Pavaddokuments
dokumentam Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par
alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas
Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2021) 632 *final*.

Pielikumā: SWD(2021) 632 *final*

Briselē, 14.7.2021.
SWD(2021) 632 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai
par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Eiropas Parlamenta un
Padomes Direktīvu 2014/94/ES

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

Kopsavilkuma lapa
Ietekmes novērtējums par priekšlikumu pārskatīt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu
A. Rīcības nepieciešamība
Kāda ir problēmas būtība un kāpēc problēma ir nozīmīga ES mērogā?
Reaģējot uz Eiropas zaļajā kursā un Komisijas klimata mērķrādītāja plānā izklāstītajām vērienīgajām 2030. gada klimatiskajām iecerēm, Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija apstiprina nepieciešamību strauji paātrināt mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu un peldlīdzekļu ienākšanu tirgū. Lai atbalstītu šīs norises, ir vajadzīgs pietiekami blīvs un plašs publiski pieejamas uzlādes un uzpildes infrastruktūras tīkls. Izvērtējumā norādīts, ka direktīva nestimulē tādas uzlādes un uzpildes infrastruktūras izveidošanu, kāda vajadzīga 2030. gadam izvirzīto vērienīgo klimatisko ieceru sasniegšanai. Pamatojoties uz trūkumiem pašreizējās direktīvas noteikumos, galvenās problēmas ir saistītas ar to, ka 1) dalībvalstu infrastruktūras plānošanā atbilstoši direktīvai kopumā trūkst vajadzīgā vērienīguma un saskaņotības, kā rezultātā infrastruktūra ir nepietiekama un nevienmērīgi sadalīta; 2) nav atrisināti ar fiziskiem savienojumiem un sakaru standartiem saistīti sadarbības jautājumi, t. sk. attiecībā uz pieslēgumu elektrotīklam; un 3) trūkst paredzamas informācijas patērētājiem un viegli lietojamu maksājumu sistēmu, un tas ierobežo akceptēšanu no lietotāju puses. Bez turpmākas ES līmeņa iesaistes šāds sadarbības jautājums, viegli izmantojamas uzlādes un uzpildes infrastruktūras trūkums, visticamāk, kļūs par šķērslī nepieciešamajai mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu un peldlīdzekļu tirgus izaugsmei atbilstoši vērienīgajām 2030. gada klimatiskajām iecerēm.
Kas būtu jāpanāk?
Lai līdz 2050. gadam palīdzētu sasniegt klimatneitralitāti un samazināt gaisa piesārņojumu, šīs iniciatīvas mērķis ir nodrošināt blīvu un plašu alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkla pieejamību un izmantojamību visā ES. Visiem alternatīvas degvielas transportlīdzekļu (arī peldlīdzekļu un gaisa kuģu) lietotājiem ir jābūt iespējai viegli pārvietoties Eiropas Savienībā, izmantojot tādas svarīgas infrastruktūras kā automaģistrāles, ostas un lidostas. Konkrētie mērķi ir šādi: 1) nodrošināt minimālo infrastruktūru, kas atbalsta alternatīvas degvielas transportlīdzekļu nepieciešamo ieviešanu visos transporta veidos un visās dalībvalstīs, lai sasniegtu ES mērķus klimata jomā; 2) nodrošināt infrastruktūras pilnīgu sadarbību un 3) nodrošināt pilnīgu lietotājiem paredzēto informāciju un atbilstošas maksājumu iespējas.
Kāda ir ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)?
Lai sasniegtu Eiropas zaļā kursa mērķi samazināt transporta radītās SEG emisijas un lai izveidotu kopēju ES transporta tirgu, priekšnosacījums ir pilnīga savienojamība visā mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem un peldlīdzekļiem paredzētajā Eiropas transporta tīklā un netraucēta tā darbība, un to nodrošina pietiekami liela un pilnībā sadarbības jautīgā pārrobežu infrastruktūra. Šos mērķus var sasniegt tikai ar kopēju Eiropas tiesisko regulējumu. Direktīvas pārskatīšana palīdzēs saskaņoti pilnveidot un paplašināt transportlīdzekļu parkus, uzlādes un uzpildes infrastruktūru un lietotājiem paredzēto informāciju un pakalpojumus.
B. Risinājumi
Ar kādiem risinājuma variantiem var sasniegt izvirzītos mērķus? Vai ir kāds visvēlamākais risinājums? Iemesli (ja nav)
Ir analizēti trīs politikas risinājumi, kas nodrošina, ka būs pieejama pietiekama, sadarbības jautīga un lietotājdraudzīga uzlādes un uzpildes infrastruktūra, kas atbalstīs mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanu tirgū līdz 2030. gadam un pēc tam. Visi risinājumi ietver obligātus ieviešanas mērķrādītājus valsts līmenī, taču atšķiras attiecībā uz šīs infrastruktūras atrašanās vietas noteikšanu, fizisko savienotāju un sakaru protokolu saskaņošanas līmeni, kā arī patērētājiem sniedzamās informācijas un pakalpojumu ziņā. Vēlamā izvēle ir 2. risinājums, jo tas nodrošina pietiekami lielu infrastruktūru kopumā, kā arī pietiekamu TEN-T tīkla infrastruktūru, vienlaikus atstājot dalībvalstīm rīcības brīvību attiecībā uz precīzu infrastruktūras atrašanās vietu un jaudu. Turklāt tiek nodrošināta lietotāju pilnīga sadarbība un piekļuve visai attiecīgajai informācijai un pakalpojumiem.
Kāds ir dažādu ieinteresēto personu viedoklis? Kuru risinājumu katra no ieinteresētajām personām atbalsta?
Lai gan viedokļi par kvantitatīvajām prasībām atšķiras, vēlamā politikas risinājumu (2. risinājumu) atbalsta autobūves nozare, daudzi uzlādes un uzpildes infrastruktūras ražotāji un operatori, elektroenerģijas nozare un daudzas pilsoniskās sabiedrības apvienības. Tomēr ostas un lidostas pauda bažas par papildu izmaksām, kas saistītas ar attiecīgās infrastruktūras nodrošināšanu, īpaši attiecībā uz krasta elektroapgādi un stāvošu gaisa kuģu elektroapgādi. Publiskā sektora iestādes lielā mērā atbalsta direktīvas pārskatīšanu, īpaši attiecībā uz

sadarbspēju un lietošanas ērtumu, taču viedokļi attiecībā uz obligātajiem ieviešanas mērķrādītājiem ir atšķirīgi, īpaši attiecībā uz uzlādes infrastruktūras mērķrādītājiem, kas balstīti uz autoparka apmēru.

C. Vēlamā risinājuma ietekme

Kādus ieguvumus nodrošinās vēlamais risinājums (ja tāds ir, pretējā gadījumā – galvenie risinājuma varianti)?

No CO₂ un gaisa piesārņotāju emisiju samazinājuma izrietēs **sabiedriskais labums**. Kopumā investīcijas infrastruktūras kvantitātē un kvalitātē tieši neizraisīs mazemisiu un bezemisiu transportlīdzekļu plašāku ieviešanu, to drīzāk veicina citas rīcībpolitikas, piemēram, CO₂ emisiju standarti vieglajiem automobiļiem un furgoniem. Tomēr tikai tad, ja ir pieejama pietiekama un sadarbspējīga infrastruktūra, kas nodrošina minimālos pakalpojumus patērētājiem, var gaidīt, ka transportlīdzekļi ienāks tirgū tādā apmērā, kāds nepieciešams, lai sasniegtu ES klimata mērķrādītāja plāna mērķi. Aplēstais CO₂ emisiju ārējo izmaksu samazinājums ir aptuveni 445 miljardi EUR salīdzinājumā ar 2021.–2050. gada pamatscenāriju, izsakot pašreizējās vērtībās, savukārt gaisa piesārņojuma ārējo izmaksu samazinājums – 75 miljardi EUR. Lai arī šos samazinājumus ierosina citas rīcībpolitikas, to priekšnosacījums ir infrastruktūras ieviešana. Gaidāms, ka vēlamajam politikas risinājumam būs pozitīva ietekme uz inovāciju, īpaši mazemisiu un bezemisiu transportlīdzekļu un peldlīdzekļu izstrādes jomā, inovatīviem lietotāju pakalpojumiem, kuru pamatā ir kopīga datu infrastruktūra, saistītajiem uzņēmējdarbības modeļiem, kā arī inovatīvu uzlādes un uzpildes tehnoloģiju izstrādi. Šīs inovācijas, visticamāk, stiprinās Eiropas rūpniecības konkurētspēju.

Cik izmaksās vēlamais risinājums (ja tāds ir, pretējā gadījumā – galvenie risinājuma varianti)?

Paredzams, ka pilnībā sadarbspējīgas un lietotājdraudzīgas infrastruktūras kopējās izmaksas, t. sk. kapitāla un ekspluatācijas izmaksas, būs 67,1-70,5 miljardi EUR salīdzinājumā ar 2021.–2050. gada perioda pamatscenāriju, izsakot pašreizējās vērtībās; no tiem 60,3-63,7 miljardi EUR paredzēti ceļu infrastruktūrai, 5,9 miljardi EUR – ūdenstransporta jomai un 0,9 miljardi EUR – aviācijas jomai. Nav būtiskas tiešas negatīvas ietekmes uz ekonomikas, sociālo vai vides jomu.

Kāda būs ietekme uz MVU un konkurētspēju?

Politikas risinājumi palielina noteiktību par ilgtermiņa tirgus pieprasījumu visās dalībvalstīs. No tā labumu gūs visi uzņēmumi, kas darbojas šajā tirgū. Jo īpaši elektromobilitātes tirgū jauni tirgus dalībnieki bieži vien ir MVU, kas gūs labumu no paātrinātas uzlādes infrastruktūras ieviešanas saskaņā ar direktīvu un no noteikumiem par datu kopīgošanu, izmantojot dalībvalstu valsts piekļuves punktus. To uzņēmumu konkurētspēja, kuri darbojas uzlādes un uzpildes infrastruktūras uzstādīšanā un apkalpošanā, palielināsies visos politikas risinājumos, jo lielāks pieprasījums pēc uzlādes un uzpildes pakalpojumiem saistībā ar CO₂ emisiju standartiem vieglajiem automobiļiem un furgoniem, kā arī lielas noslodzes transportlīdzekļiem, uzlabos uzņēmējdarbības rentabilitāti un samazinās tehnoloģiju izmaksas.

Vai tiks būtiski ietekmēti dalībvalstu budžets un pārvaldes iestādes?

Izmaksas, ko publiskā sektora iestādēm rada prasības pārskatīt un atjaunināt valstu politikas regulējumus un ziņot par īstenošanu, ir tādas pašas kā pamatscenārijā. Aplēsts, ka pamatscenārijā tās ir 3 400 000 EUR (126 000 EUR katrai dalībvalstij) katrā saskaņā ar valstu politikas regulējumiem paredzētajā ziņošanas ciklā, kas plānots reizi trijos gados. Ziņošana par atbilstību stingriem mērķrādītājiem zināmā mērā varētu palielināt uzraudzības izmaksas. Tomēr papildu izmaksas salīdzinājumā ar pamatscenāriju nevar izteikt skaitļos; ja tiks nodrošināti standartizēti datu formāti, digitāla datu nosūtīšana un vienota ziņošanas sistēma dalībvalstu valsts piekļuves punktiem, tad ziņošana saskaņā ar direktīvu kopumā tiks vienkāršota. Paredzams, ka investīcijas infrastruktūrā lielā mērā segs privātās investīcijas. Tomēr – īpaši tirgus attīstības sākumposmā – publiskā sektora iestādēm būs finansiāli jāatbalsta dažas tirgus investīcijas, laika gaitā samazinot atbalsta intensitāti. Gaidāms, ka līdz 2030. gadam publiskā sektora iestādēm būs jāinvestē vidēji 0,64 miljardi EUR gadā (41 % no kopējām investīcijām). 2031.–2050. gada periodā publiskais atbalsts tiek prognozēts vidēji 0,45 miljardu EUR apmērā gadā (10 % no kopējām investīcijām).

Vai ir paredzama cita būtiska ietekme?

Patērētājiem būs pieejama pietiekama un pilnībā sadarbspējīga infrastruktūra, saistītā informācija un pakalpojumi, un tas ceļošanu ar mazemisiu un bezemisiu transportlīdzekļiem visā ES padarīs ērtāku un prognozējamāku, jo tiks risināti jautājumi par to, kā nodrošināt pilnīgu informāciju lietotājiem un atbilstošas maksājumu iespējas. Tomēr šos ieguvumus nevar izteikt skaitļos.

Proporcionalitāte

Neviens no politikas risinājumiem nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu vispārējos politikas mērķus. Ierosinātie pasākumi nodrošina alternatīvas degvielas transportlīdzekļu uzlādei un uzpildei nepieciešamās infrastruktūras ieviešanu pietiekamā apmērā, lai īstenotu vērienīgās ieceres 2030. gadam klimata un enerģētikas jomā un sasniegtu vispārējo mērķi līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti.

D. Turpmākie pasākumi
Kad rīcībpolitika tiks pārskatīta?
Rīcībpolitiku pārskatīs 2026. gada beigās, lai novērtētu alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanas progresu salīdzinājumā ar mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu skaita palielināšanos un tehnoloģiju attīstību, īpaši ūdenstransporta un aviācijas, kā arī dzelzceļa nozarē nolūkā noteikt vajadzību pēc alternatīvo degvielu infrastruktūras šajās nozarēs.