

Bruksela, 16 lipca 2021 r.  
(OR. en)

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
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

**PISMO PRZEWODNIE**

|                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Od:              | Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)                                                                                                                                                                                                                                             |
| Data otrzymania: | 15 lipca 2021 r.                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Do:              | Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Nr dok. Kom.:    | SWD(2021) 632 final                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Dotyczy:         | DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE<br>SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW Towarzyszący dokumentowi:<br>wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Komisji<br><b>w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych<br/>i uchylającego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady<br/>2014/94/UE</b> |

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2021) 632 final.

Zał.: SWD(2021) 632 final



KOMISJA  
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 14.7.2021 r.  
SWD(2021) 632 final

**DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI**  
**STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW**

*Towarzyszący dokumentowi:*

**wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Komisji**  
**w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylającego dyrektywę**  
**Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE**

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

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Streszczenie oceny skutków</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Ocena skutków dotycząca wniosku w sprawie przeglądu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94 UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>A. Zasadność działań</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| W odpowiedzi na ambitniejsze cele klimatyczne na 2030 r. określone w Europejskim Zielonym Ładzie oraz w planie w zakresie celów klimatycznych Komisji w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności potwierdzono potrzebę szybkiego upowszechnienia niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów i statków. Dostatecznie gęsta i szeroko rozprzestrzeniona sieć infrastruktury ładowania i tankowania jest konieczna, aby wesprzeć to upowszechnienie. Ocena wykazała, że dyrektywa nie jest odpowiednia do osiągnięcia celu polegającego na zapewnieniu infrastruktury ładowania i tankowania, która jest niezbędna w ramach odpowiedzi na ambitniejsze cele klimatyczne do 2030 r. Ze względu na niedociągnięcia w przepisach obowiązujących dyrektywy główne problemy obejmują 1) fakt, że w planowaniu infrastruktury na podstawie dyrektywy w państwach członkowskich brakuje ogólnie niezbędnego poziomu ambicji i spójności, co prowadzi do niewystarczającej i nierównomiernie rozłożonej infrastruktury; 2) utrzymywanie się problemów w zakresie interoperacyjności połączeń fizycznych i standardów komunikacji, w tym połączeń z siecią elektroenergetyczną, oraz 3) brak przejrzystych informacji dla konsumentów i łatwych w użyciu systemów płatności, co wpływa na akceptację wśród użytkowników. Bez dalszej interwencji na szczeblu UE ten brak interoperacyjnej, łatwej w użyciu infrastruktury ładowania i tankowania stanie się prawdopodobnie przeszkodą dla niezbędnego rozwoju rynku niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów i statków w świetle ambitniejszych celów klimatycznych na 2030 r. |
| <b>Co należy osiągnąć?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Aby przyczynić się do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. oraz do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, niniejsza inicjatywa ma na celu zapewnienie dostępności i użyteczności gęstej, szeroko rozprzestrzenionej sieci infrastruktury paliw alternatywnych na terenie całej Unii. Wszyscy użytkownicy pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi (w tym statków wodnych i powietrznych) muszą swobodnie poruszać się po UE dzięki kluczowej infrastrukturze, takiej jak autostrady, porty i porty lotnicze. Cele szczegółowe to: 1) zapewnienie minimalnej infrastruktury niezbędnej do wsparcia wymaganego upowszechnienia pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi we wszystkich rodzajach transportu i we wszystkich państwach członkowskich, aby osiągnąć cel klimatyczny UE, 2) zapewnienie pełnej interoperacyjności infrastruktury oraz 3) zapewnienie pełnych informacji dla użytkowników i adekwatnych metod płatności.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Osiągnięcie pełnej łączności i płynnego doświadczenia użytkowników w europejskiej sieci transportowej w odniesieniu do niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów i statków, zapewnione dzięki wystarczającej i w pełni interoperacyjnej infrastrukturze w wymiarze transgranicznym, stanowi warunek wstępny spełnienia ustalonego w Europejskim Zielonym Ładzie celu redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz rozwoju wspólnego unijnego rynku transportowego. Cele te można osiągnąć wyłącznie za pomocą wspólnych europejskich ram legislacyjnych. Przegląd dyrektywy przyczyni się do spójnego rozwoju i wprowadzenia floty pojazdów, infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów oraz informacji i usług dla użytkowników.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>B. Rozwiązania</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeżeli nie, dlaczego?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Wszystkie trzy warianty strategiczne, które przeanalizowano, zapewniają dostępność wystarczającej, interoperacyjnej i przyjaznej dla użytkownika infrastruktury ładowania i tankowania wspierającej upowszechnianie pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych do 2030 r. i w kolejnych latach. Wszystkie warianty obejmują obowiązkowe cele w zakresie rozwoju na szczeblu krajowym, lecz różnią się w zakresie określania lokalizacji tej infrastruktury, poziomu harmonizacji fizycznych złączy i protokołów komunikacyjnych, a także w zakresie informacji i usług oferowanych konsumentom. Preferowanym wariantem jest wariant strategiczny 2, gdyż zapewnia on wystarczającą infrastrukturę ogółem, a także wystarczającą infrastrukturę w obrębie sieci TEN-T, pozostawiając państwom członkowskim elastyczność w kwestii dokładnej lokalizacji i przepustowości infrastruktury. Ponadto zapewnia pełną interoperacyjność oraz dostęp użytkownika do wszystkich istotnych informacji i usług.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

Za preferowanym wariantem strategicznym 2 opowiadają się: przemysł motoryzacyjny, wielu producentów i operatorów infrastruktury ładowania i tankowania paliw, sektor elektroenergetyczny i wiele stowarzyszeń społeczeństwa obywatelskiego, chociaż opinie dotyczące wymogów ilościowych są rozbieżne. Porty i porty lotnicze wyraziły jednak obawy dotyczące dodatkowych kosztów związanych z zapewnieniem odpowiedniej infrastruktury, w szczególności w przypadku zasilania energią elektryczną z lądu i zasilania energią elektryczną samolotów podczas postoju. Organy publiczne w znacznej mierze wspierają przegląd dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do interoperacyjności i łatwości w obsłudze, lecz opinie są bardziej zróżnicowane, jeżeli chodzi o obowiązkowe cele w zakresie rozwoju, zwłaszcza w przypadku celów dotyczących infrastruktury ładowania opartych na flocie.

### **C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu**

#### **Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?**

**Korzyści społeczne** wynikną z redukcji emisji CO<sub>2</sub> i zanieczyszczeń powietrza. Ogólnie rzecz biorąc, inwestycje w ilość i jakość infrastruktury nie doprowadzą bezpośrednio do zwiększenia upowszechnienia niskoemisyjnych i bezemisyjnych pojazdów, gdyż to wynika raczej z innych strategii politycznych, np. norm emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów osobowych i dostawczych. Można jednak oczekiwać, że pojazdy takie wejdą na rynek w stopniu koniecznym do osiągnięcia celu UE określonego w planie w zakresie celów klimatycznych tylko wtedy, gdy będzie dostępna wystarczająca i interoperacyjna infrastruktura zapewniająca konsumentom minimalny zakres usług. Redukcję kosztów zewnętrznych związanych z emisją CO<sub>2</sub>, wyrażoną jako wartość bieżąca, szacuje się na około 445 mld EUR w odniesieniu do scenariusza odniesienia dla okresu 2021–2050, a redukcję kosztów zewnętrznych związanych z zanieczyszczeniem powietrza – na 75 mld EUR. Redukcje te są efektem innych strategii politycznych, lecz ich realizacja jest możliwa dzięki upowszechnieniu infrastruktury. Oczekuje się, że preferowany wariant będzie miał pozytywny wpływ na innowacje, w szczególności w obszarze rozwoju pojazdów i statków niskoemisyjnych i bezemisyjnych, tworzenia innowacyjnych usług dla użytkowników opartych na wspólnej infrastrukturze danych, powiązane modele biznesowe, jak również rozwój bardziej innowacyjnych technologii ładowania i tankowania paliw. Innowacje te prawdopodobnie wzmocnią konkurencyjność europejskiego przemysłu.

#### **Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?**

Oczekuje się, że całkowite koszty infrastruktury, w tym koszty kapitałowe i operacyjne w pełni interoperacyjnej i łatwej w obsłudze infrastruktury, wyrażone jako wartość bieżąca, wyniosą 67,1–70,5 mld EUR w latach 2021–2050 w porównaniu ze scenariuszem odniesienia, z czego 60,3–63,7 mld EUR zostanie przeznaczone na infrastrukturę drogową, 5,9 mld EUR – na transport wodny, a 0,9 mld EUR – na lotnictwo. Wdrożenie wariantu nie pociąga za sobą znaczących bezpośrednich negatywnych skutków dla gospodarki, społeczeństwa lub środowiska naturalnego.

#### **Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?**

Warianty strategiczne zwiększają pewność popytu rynkowego w perspektywie długoterminowej we wszystkich państwach członkowskich. Będzie to ogólne korzystne dla wszystkich przedsiębiorstw działających na tym rynku. Zwłaszcza w przypadku rynku elektromobilności nowe podmioty na tym rynku to często MŚP, które skorzystają na przyspieszonym rozwoju infrastruktury ładowania na mocy dyrektywy oraz na przepisach dotyczących udostępniania danych za pośrednictwem krajowych punktów dostępu państw członkowskich. Konkurencyjność przedsiębiorstw prowadzących działalność w zakresie instalacji i obsługi infrastruktury ładowania i tankowania zwiększy się w ramach wszystkich wariantów strategicznych, gdyż większy popyt na ładowanie i tankowanie wynikający z norm emisji CO<sub>2</sub> zarówno dla samochodów osobowych i dostawczych, jak i dla pojazdów ciężkich doprowadzi do zwiększenia rentowności działalności, do czego przyczyni się również malejący koszt technologii.

#### **Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?**

Koszty dla organów publicznych wynikające z wymogów dokonywania przeglądu i aktualizacji krajowych ram polityki oraz przedkładania sprawozdań z ich wykonywania są takie same jak w scenariuszu odniesienia. W scenariuszu odniesienia szacuje się te koszty na 3 400 000 EUR (126 000 EUR na każde państwo członkowskie) za każdy cykl sprawozdawczości przewidziany w krajowych ramach polityki, który ma obejmować każdorazowo trzy lata. Koszty monitorowania mogą wzrosnąć w pewnym stopniu w związku ze składaniem raportów dotyczących spełniania ustanowionych rygorystycznych celów. Niemożliwe jest jednak ilościowe określenie dodatkowych kosztów w porównaniu ze scenariuszem odniesienia; a zapewnienie znormalizowanych formatów danych, przekazywanie danych cyfrowych oraz wspólny system składania sprawozdań do krajowych punktów dostępu państw członkowskich uprości ogólną sprawozdawczość na podstawie dyrektywy. Oczekuje się, że inwestycje w infrastrukturę pokryją w większości inwestycje prywatne. Szczególnie jednak we wcześniejszej

fazie rozwoju rynku organy publiczne będą musiały wesprzeć finansowo niektóre inwestycje rynkowe, przy czym intensywność pomocy będzie malała w miarę upływu czasu. Oczekuje się, że do 2030 r. organy publiczne będą musiały wносить rocznie średni wkład w wysokości 0,64 mld EUR (41 % całkowitej wartości inwestycji). Na okres 2031–2050 przewiduje się wsparcie publiczne wynoszące średnio 0,45 mld EUR rocznie (10 % całkowitej wartości inwestycji).

#### **Czy wystąpią inne znaczące skutki?**

Konsumenci będą mieli dostęp do wystarczającej i w pełni interoperacyjnej infrastruktury, powiązanych informacji i usług, co sprawi, że podróżowanie pojazdami niskoemisyjnymi i bezemisyjnymi w całej UE stanie się wygodniejsze i bardziej przewidywalne, gdyż rozwiązane zostaną kwestie zapewnienia pełnych informacji użytkownikom oraz adekwatnych metod płatności. Korzyści tych nie można jednak określić ilościowo.

#### **Proporcjonalność**

Żaden z wariantów strategicznych nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia ogólnych celów polityki. Proponowana interwencja zapewnia wykorzystanie wystarczającej infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w Unii, niezbędnej do osiągnięcia ambitniejszych celów klimatycznych i energetycznych do 2030 r. oraz ogólnego celu zakładającego osiągnięcie do 2050 r. neutralności klimatycznej.

### **D. Działania następce**

#### **Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?**

Przegląd polityki nastąpi pod koniec 2026 r., aby dokonać oceny poziomu rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w stosunku do upowszechnienia pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz rozwoju technologii, w szczególności w transporcie wodnym i lotnictwie, lecz również w kolejnictwie, w celu ustalenia potrzeb w zakresie infrastruktury paliw alternatywnych w tych sektorach.