



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 16 iulie 2021
(OR. en)

Dosar interinstituțional:
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

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	15 iulie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2021) 632 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2021) 632 final.

Anexă: SWD(2021) 632 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2021
SWD(2021) 632 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI
REZUMAT AL RAPORTULUI PRIVIND EVALUAREA IMPACTULUI
care însoțește documentul

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului

**privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a
Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului**

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

Fișă rezumat
Evaluarea impactului propunerii de revizuire a Directivei 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi
A. Necesitatea de acțiune
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
Ca răspuns la sporirea nivelului de ambiție al UE în materie de climă pentru 2030 stabilită de Pactul verde european și de Planul privind obiectivul climatic al Comisiei, Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă confirmă necesitatea unei adoptări rapide și accelerate a vehiculelor și a navelor cu emisii scăzute și cu emisii zero. Pentru a sprijini această adoptare, este necesară o rețea suficient de densă și larg răspândită de infrastructuri publice accesibile de reîncărcare și realimentare. Evaluarea a arătat că directiva nu este adecvată scopului de a servi infrastructurii de reîncărcare și de realimentare necesare ca răspuns la sporirea nivelului de ambiție al UE în materie de climă pentru 2030. Principalele probleme sunt cauzate de deficiențele din dispozițiile directivei actuale, și includ următoarele elemente: 1) planificarea infrastructurii statelor membre în temeiul directivei nu are, în medie, nivelul de ambiție și coerența necesară, ceea ce duce la o infrastructură insuficientă și distribuită inegal; 2) persistă problemele de interoperabilitate în ceea ce privește conexiunile fizice și standardele de comunicare, inclusiv conectarea la rețeaua electrică și 3) nu există informații transparente pentru consumatori și sisteme de plată ușor de utilizat, ceea ce afectează acceptarea de către utilizatori. Fără o intervenție suplimentară la nivelul UE, lipsa unei astfel de infrastructuri interoperabile, ușor de utilizat, de reîncărcare și realimentare va deveni probabil un obstacol în calea dezvoltării necesare a pieței vehiculelor și navelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, din perspectiva noilor angajamente mai ambițioase ale UE în materie de climă pentru 2030.
Care este rezultatul urmărit?
Pentru a contribui la realizarea neutralității climatice până în 2050 și la reducerea poluării atmosferice, prezenta inițiativă urmărește să asigure disponibilitatea și posibilitatea de utilizare a unei rețele dense și extinse de infrastructuri pentru combustibili alternativi în întreaga UE. Toți utilizatorii de vehicule care utilizează combustibili alternativi (inclusiv nave și aeronave) vor circula cu ușurință în întreaga UE, cu ajutorul unor infrastructuri esențiale, cum ar fi autostrăzile, porturile și aeroporturile. Obiectivele specifice sunt următoarele: 1) asigurarea unei infrastructuri minime pentru a sprijini adoptarea obligatorie a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi în toate modurile de transport și în toate statele membre pentru a îndeplini obiectivul UE privind clima, 2) asigurarea interoperabilității depline a infrastructurii și 3) asigurarea informării complete a utilizatorilor și a opțiunilor de plată adecvate.
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
Conectivitatea deplină și o experiență neîntreruptă a utilizatorilor de-a lungul rețelei europene de transport pentru vehicule și nave cu emisii scăzute și cu emisii zero, asigurate printr-o cantitate suficientă și o interoperabilitate deplină a infrastructurii transfrontaliere, reprezintă o condiție prealabilă pentru îndeplinirea obiectivului Pactului verde european privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi și pentru dezvoltarea unei piețe comune a transporturilor la nivelul UE. Aceste obiective pot fi atinse numai printr-un cadru legislativ european comun. Revizuirea directivei va contribui la dezvoltarea și introducerea coerentă a parcurilor de vehicule, a infrastructurii de reîncărcare și realimentare și a informațiilor și serviciilor destinate utilizatorilor.
B. Soluții
Care sunt diferitele opțiuni disponibile pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?
Au fost analizate trei opțiuni de politică (OP) care asigură disponibilitatea unei infrastructuri de reîncărcare și realimentare suficiente, interoperabile și ușor de utilizat pentru a sprijini adoptarea vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero până în 2030 și ulterior. Toate opțiunile includ obiective obligatorii de implementare la nivel național, dar variază în ceea ce privește prescrierea amplasării acestei infrastructuri, nivelul de armonizare a conectorilor fizici și a protocoalelor de comunicare, precum și în ceea ce privește informațiile și serviciile care urmează să fie oferite consumatorilor. Opțiunea preferată este OP2, deoarece asigură o cantitate suficientă de infrastructură în ansamblu, precum și o infrastructură suficientă în rețeaua TEN-T, lăsând în același timp statelor membre flexibilitate în ceea ce privește amplasarea exactă și capacitatea infrastructurii. În plus, se asigură interoperabilitatea deplină și accesul utilizatorilor la toate informațiile și serviciile relevante.
Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?

Opțiunea de politică preferată (OP2) este sprijinită de industria autovehiculelor, de numeroși producători și operatori de infrastructură de reîncărcare și realimentare, de sectorul energiei electrice și de multe asociații ale societății civile, deși există opinii diferite cu privire la cerințele cantitative. Cu toate acestea, porturile și aeroporturile și-au exprimat îngrijorarea cu privire la costurile suplimentare pentru furnizarea infrastructurii aferente, în special pentru alimentarea cu energie electrică la mal și alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare. Autoritățile publice sprijină în mare măsură o revizuire a directivei, în special în ceea ce privește interoperabilitatea și ușurința utilizării, dar opiniile sunt mai eterogene cu privire la obiectivele obligatorii de implementare, în special în ceea ce privește obiectivele la nivelul flotei pentru infrastructura de reîncărcare.

C. Impactul opțiunii preferate

Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?

Reducerea emisiilor de CO₂ și a emisiilor de poluanți atmosferici va genera **beneficii pentru societate**. În general, investițiile în cantitatea și calitatea infrastructurii nu vor conduce în mod direct la adoptarea pe scară mai largă a vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, care este mai degrabă declanșată de alte politici, cum ar fi standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane. Cu toate acestea, numai în cazul în care este disponibilă o infrastructură suficientă și interoperabilă care să ofere consumatorilor servicii minime, este de așteptat ca vehiculele să reușească să pătrundă pe piață în măsura necesară pentru atingerea obiectivului Planului privind obiectivul climatic al UE. Reducerea costurilor externe ale emisiilor de CO₂ este estimată la aproximativ 445 de miliarde EUR față de scenariul de referință pentru perioada 2021-2050, exprimată ca valoare actualizată, în timp ce reducerea costurilor externe ale poluării atmosferice se ridică la 75 de miliarde EUR. Aceste reduceri sunt determinate de alte politici, dar sunt facilitate de adoptarea infrastructurii. Se preconizează că opțiunea preferată va avea un impact pozitiv asupra inovării, în special în domeniul dezvoltării vehiculelor și navelor cu emisii scăzute și cu emisii zero, al serviciilor inovatoare pentru utilizatori bazate pe o infrastructură comună de date, al modelelor de afaceri conexe, dar și al dezvoltării unor tehnologii mai inovatoare de reîncărcare și realimentare. Aceste inovații ar putea consolida competitivitatea industriei europene.

Care sunt costurile aferente opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?

Costurile totale ale infrastructurii, inclusiv costurile de capital și de exploatare pentru o infrastructură pe deplin interoperabilă și ușor de utilizat, ar trebui să se ridice la 67,1 - 70,5 miliarde EUR în comparație cu scenariul de referință pentru perioada 2021 - 2050, exprimate în prețuri actuale, din care 60,3 - 63,7 miliarde EUR pentru infrastructura rutieră, 5,9 miliarde EUR pentru transportul pe apă și 0,9 miliarde EUR pentru aviație. Nu există niciun impact negativ direct semnificativ din punct de vedere economic, social sau al mediului.

Care sunt efectele asupra IMM-urilor și competitivității?

Opțiunile de politică sporesc siguranța cererii pe termen lung pe piață în toate statele membre. Acest lucru va aduce beneficii, în general, tuturor întreprinderilor care sunt active pe această piață. În special pe piața electromobilității, noii actori de pe piață sunt adesea IMM-uri care vor beneficia de implementarea accelerată a infrastructurii de reîncărcare în temeiul directivei și de dispozițiile privind schimbul de date prin intermediul punctelor naționale de acces ale statelor membre. Competitivitatea întreprinderilor care au ca obiect de activitate instalarea și exploatarea infrastructurii de reîncărcare și realimentare va crește în cadrul tuturor opțiunilor de politică, deoarece o cerere mai mare de practici de reîncărcare și realimentare, declanșată de standardele de performanță privind emisiile de CO₂ pentru autoturisme și camioane, dar și pentru vehiculele grele, va conduce la o profitabilitate mai ridicată a operațiunilor, completată de scăderea costurilor tehnologiilor.

Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și administrațiilor naționale?

Costurile pentru autoritățile publice care decurg din cerințele de revizuire și actualizare a cadrelor naționale de politică și de raportare cu privire la punerea în aplicare sunt aceleași ca în scenariul de referință. În scenariul de referință, acestea sunt estimate la 3 400 000 EUR (126 000 EUR per stat membru) pentru fiecare ciclu de raportare în temeiul cadrelor naționale de politică, care este planificat o dată la trei ani. Costurile de monitorizare pot crește într-o anumită măsură din cauza necesității de a raporta cu privire la respectarea obiectivelor stricte stabilite. Cu toate acestea, costurile suplimentare în raport cu scenariul de referință nu pot fi cuantificate, iar furnizarea de formate standardizate de date, transferurile de date digitalizate și existența unui sistem comun de raportare către punctele naționale de acces ale statelor membre vor simplifica raportarea generală în temeiul directivei. Se preconizează că investițiile în infrastructură vor fi acoperite în mare parte de investiții private. Cu toate acestea, în special în faza inițială de dezvoltare a pieței, autoritățile publice vor trebui să sprijine financiar o parte dintre investițiile de piață cu intensități ale ajutorului în scădere de-a lungul timpului. Până în 2030, se preconizează că autoritățile publice vor trebui să contribuie în medie cu 0,64 miliarde EUR pe an (41 % din totalul investițiilor). Pentru perioada 2031-2050, sprijinul public este estimat la 0,45 miliarde EUR pe an în medie (10 % din totalul investițiilor).

Vor exista și alte efecte semnificative?
Consumatorii vor avea acces la o infrastructură suficientă și pe deplin interoperabilă, la informații și servicii conexe care vor face călătoriile cu vehicule cu emisii scăzute și cu emisii zero în întreaga UE mai convenabile și mai previzibile, întrucât vor fi abordate aspectele legate de asigurarea informării complete a utilizatorilor și a opțiunilor de plată adecvate. Totuși, aceste beneficii nu pot fi cuantificate.
Proportionalitate
Niciuna dintre opțiunile de politică nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor generale de politică. Intervenția propusă asigură adoptarea unei infrastructuri suficiente pentru reîncărcarea și realimentarea vehiculelor care funcționează cu combustibili alternativi în Uniune, necesară pentru îndeplinirea obiectivului mai ambițios în materie de climă și energie pentru 2030 și a obiectivului general de realizare a neutralității climatice până în 2050.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi reexaminată politica?
Politica va fi revizuită la sfârșitul anului 2026 pentru a evalua nivelul de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în ceea ce privește adoptarea vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero și evoluțiile tehnologice, în special în domeniul transportului pe apă și al aviației, dar și al transportului feroviar, pentru a determina necesitatea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi în sectoarele respective.