

Bruselj, 16. julij 2021
(OR. en)

Medinstitucionalna zadeva:
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

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	15. julij 2021
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2021) 632 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA Spremni dokument k predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2021) 632 final.

Priloga: SWD(2021) 632 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 14.7.2021
SWD(2021) 632 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA

Spremni dokument

k predlogu uredbe Evropskega parlamenta in Sveta

**o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi
Direktive 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta**

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

Povzetek
Ocena učinka predloga revizije Direktive 2014/94 Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva
A. Potreba po ukrepanju
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Strategija za trajnostno in pametno mobilnost v odziv na povečane podnebne ambicije do leta 2030, določene v evropskem zelenem dogovoru in načrtu Komisije za podnebne ambicije, potrjuje potrebo po močno pospešeni uporabi nizkoemisijских in brezemisijских vozil in plovil. Za podporo tej uporabi je potrebno dovolj goste in razširjeno omrežje javno dostopne polnilne in oskrbovalne infrastrukture. Ocena je pokazala, da Direktiva ni primerna za oskrbovanje polnilne in oskrbovalne infrastrukture, ki je potrebna v odziv na povečane podnebne ambicije do leta 2030. Med glavne težave, ki jih povzročajo pomanjkljivosti v določbah veljavne direktive, sodijo: 1) načrtovanje infrastrukture v državah članicah v skladu z Direktivo v povprečju ne dosega potrebne ravni ambicioznosti in skladnosti, kar vodi v nezadostno, neenakomerno porazdeljeno infrastrukturo; 2) težave v zvezi z interoperabilnostjo ostajajo v smislu fizičnih povezav in komunikacijskih standardov, vključno s priključitvijo na električno omrežje, in 3) pomanjkanje preglednih informacij za potrošnike in plačilnih sistemov, preprostih za uporabo, kar vpliva na sprejemljivost za uporabnike. Brez nadaljnjega posredovanja na ravni EU bo takšno pomanjkanje interoperabilne polnilne in oskrbovalne infrastrukture, preproste za uporabo, verjetno ovira za potrebno rast trga nizkoemisijских in brezemisijских vozil in plovil zaradi povečanih podnebnih ambicij do leta 2030.
Kaj bi bilo treba doseči?
Da bi ta pobuda prispevala k doseganju podnebne nevtralnosti do leta 2050 in k zmanjšanju onesnaževanja zraka, je njen namen zagotoviti razpoložljivost in uporabnost gostega in razširjenega infrastrukturnega omrežja za alternativna goriva po vsej EU. Vsi uporabniki vozil na alternativna goriva (vključno s plovili in zrakoplovi) bi morali prosto krožiti po vsej EU, kar bi morala omogočati ključna infrastruktura, kot so avtoceste, pristanišča in letališča. Posebni cilji so: 1) zagotavljanje minimalne infrastrukture za podporo potrebni uporabi vozil na alternativna goriva v vseh načinih prevoza in v vseh državah članicah, da se izpolni podnebni cilj EU, 2) zagotavljanje polne interoperabilnosti infrastrukture in 3) zagotavljanje popolnih informacij za uporabnike in ustreznih plačilnih možnosti.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
Polna povezljivost in nemotena uporabniška izkušnja v evropskem transportnem omrežju za nizkoemisijška in brezemisijška vozila in plovila, zagotovljena z zadostno gostoto in popolno interoperabilnostjo čezmejne infrastrukture, sta predpogoj za izpolnitev cilja evropskega zelenega dogovora v zvezi z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov iz prometa in za razvoj skupnega prometnega trga EU. Te cilje je mogoče doseči le s skupnim evropskim zakonodajnim okvirom. Revizija direktive bo prispevala k skladnemu razvoju in uvedbi voznih parkov, polnilne in oskrbovalne infrastrukture ter informacij in storitev za uporabnike.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj ne?
Analizirane so bile tri možnosti politike, ki zagotavljajo, da bo do leta 2030 in pozneje na voljo zadostna, interoperabilna in uporabniku prijazna polnilna in oskrbovalna infrastruktura, ki bo podpirala uporabo nizkoemisijских in brezemisijских vozil. Vse možnosti vključujejo obvezne cilje za uvedbo na nacionalni ravni, vendar se razlikujejo glede na predpisano lokacijo te infrastrukture, stopnjo usklajenosti fizičnih priključkov in komunikacijskih protokolov ter glede informacij in storitev, ki jih je treba ponuditi potrošnikom. Najprimernejša izbira je možnost politike 2, saj zagotavlja zadostno gostoto infrastrukture na splošno in zadostno infrastrukturo na omrežju TEN-T, hkrati pa državam članicam omogoča prožnost v smislu natančne lokacije in zmogljivosti infrastrukture. Poleg tega sta zagotovljena popolna interoperabilnost in dostop uporabnika do vseh ustreznih informacij in storitev.
Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?
Najprimernejšo možnost politike (PO2) podpirajo avtomobilska industrija, številni proizvajalci in upravljavci polnilne in oskrbovalne infrastrukture, sektor električne energije in številna združenja civilne družbe, čeprav obstajajo različna stališča o zahtevah glede gostote. Vendar so pristanišča in letališča izrazila pomisleke zaradi dodatnih stroškov za zagotavljanje povezane infrastrukture, zlasti za oskrbo električne energije z obale in oskrbo mirujočih zrakoplovov z električno energijo. Javni organi v veliki meri podpirajo revizijo Direktive, zlasti v zvezi z interoperabilnostjo in prijaznostjo do uporabnika, vendar so mnenja bolj različna, ko gre za obvezne cilje glede vzpostavitve, zlasti cilje za polnilno infrastrukturo, ki temeljijo na voznem parku.

C. Učinki prednostne možnosti
Katere so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Družbene koristi bodo posledica zmanjšanja emisij CO ₂ in onesnaževal zraka. Na splošno naložbe v gostoto in kakovost infrastrukture ne bodo neposredno privedle do večje uporabe nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil, ampak je to bolj posledica drugih politik, npr. standardov emisijskih vrednosti CO ₂ za avtomobile in kombinirana vozila. Vendar je mogoče pričakovati, da bodo vozila prišla na trg v obsegu, ki je potreben za doseg cilja iz načrta EU za uresničitev podnebnih ciljev, le če bo na voljo zadostna in interoperabilna infrastruktura, ki bo zagotavljala minimalne storitve za potrošnike. Zmanjšanje zunanjih stroškov emisij CO ₂ je ocenjeno na približno 445 milijard EUR glede na izhodiščno vrednost v obdobju 2021–2050, izraženo kot sedanja vrednost, medtem ko je zmanjšanje zunanjih stroškov onesnaževanja zraka ocenjeno na 75 milijard EUR. Ta zmanjšanja spodbujajo druge politike, vendar jih omogoča uporaba infrastrukture. Prednostna možnost naj bi pozitivno vplivala na inovacije, zlasti na področju razvoja nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil ter plovil, inovativnih uporabniških storitev, ki temeljijo na skupni podatkovni infrastrukturi, povezanih poslovnih modelov, pa tudi na razvoju inovativnejših polnilnih in oskrbovalnih tehnologij. Te inovacije bodo verjetno okrepile konkurenčnost evropske industrije.
Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Skupni stroški infrastrukture, vključno s stroški kapitala in obratovanja za popolnoma interoperabilno in uporabniku prijazno infrastrukturo, naj bi znašali 67,1–70,5 milijarde EUR glede na izhodiščno vrednost v obdobju 2021–2050, izraženo kot sedanja vrednost, od česar bo 60,3–63,7 milijarde EUR namenjenih cestni infrastrukturi, 5,9 milijarde EUR za vodni promet in 0,9 milijarde EUR za letalstvo. Znatnega neposrednega negativnega učinka na gospodarskem, socialnem ali okoljskem področju ni.
Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?
Možnosti politike povečujejo gotovost dolgoročnega povpraševanja na trgu v vseh državah članicah. To bo na splošno koristilo vsem podjetjem, dejavnim na tem trgu. Zlasti na trgu električne mobilnosti so novi akterji na trgu pogosto MSP, ki bodo imela koristi od pospešene vzpostavitve polnilne infrastrukture v skladu z Direktivo in od določb o izmenjavi podatkov prek nacionalnih dostopovnih točk v državah članicah. Konkurenčnost podjetij, ki se ukvarjajo z namestitvijo in obratovanjem polnilne in oskrbovalne infrastrukture, se bo povečala v okviru vseh možnosti politike, saj bo večje povpraševanje po praksi polnjenja in oskrbovanja, ki jo bodo sprožili standardi emisijskih vrednosti CO ₂ za avtomobile in kombinirana vozila, pa tudi za težka vozila, privedlo do večje dobičkonosnosti obratovanja, ki jo bodo spremljali nižji stroški tehnologij.
Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?
Stroški za javne organe, ki izhajajo iz zahtev glede pregleda in posodobitve nacionalnih okvirov politike in poročanja o izvajanju, so enaki kot pri izhodiščnem scenariju. Po izhodiščnem scenariju stroški po ocenah znašajo 3 400 000 EUR (126 000 EUR na državo članico) za vsak krog poročanja v skladu z nacionalnimi okviri politike, ki je načrtovan za vsaka tri leta. Stroški spremljanja se lahko do neke mere povečajo zaradi poročanja o skladnosti s strogimi cilji. Vendar dodatnih stroškov glede na izhodiščni scenarij ni mogoče količinsko opredeliti; zagotavljanje standardiziranih oblik podatkov, digitaliziranega prenosa podatkov in skupnega sistema poročanja nacionalnim dostopovnim točkam v državah članicah bo poenostavilo splošno poročanje v skladu z Direktivo. Naložbe v infrastrukturo naj bi bile v veliki meri pokrite z zasebnimi naložbami. Vendar bodo morali javni organi zlasti v zgodnji fazi razvoja trga finančno podpreti nekatere tržne naložbe, pri čemer se bo intenzivnost pomoči skozi čas zmanjšala. Do leta 2030 se pričakuje, da bodo morali javni organi v povprečju prispevati 0,64 milijarde EUR na leto (41 % vseh naložb). Za obdobje 2031–2050 naj bi javna podpora v povprečju znašala 0,45 milijarde EUR na leto (10 % vseh naložb).
Bo imela pobuda druge znatne učinke?
Potrošniki bodo imeli dostop do zadostne in v celoti interoperabilne infrastrukture, povezanih informacij in storitev, zaradi katerih bo potovanje z nizkoemisijskimi in brezemisijskimi vozili po EU udobnejše in bolj predvidljivo, saj bodo obravnavana vprašanja glede zagotavljanja popolnih informacij za uporabnike in ustreznih plačilnih možnosti. Vendar teh koristi ni mogoče količinsko opredeliti.
Sorazmernost
Nobena od možnosti politike ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje splošnih ciljev politike. Predlagani ukrep zagotavlja uporabo zadostne polnilne in oskrbovalne infrastrukture za vozila na alternativna goriva v Uniji, potrebne za doseganje večjih podnebnih in energetskih ambicij do leta 2030 in splošnega cilja doseganja podnebne nevtralnosti do leta 2050.
D. Nadaljnji ukrepi

Kdaj bo politika pregledana?
Politika bo pregledana konec leta 2026, da se oceni raven vzpostavitve infrastrukture za alternativna goriva glede na uporabo nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil ter tehnološki razvoj, zlasti v vodnem prometu in letalstvu, pa tudi v železniškem prometu, da se ugotovi potreba po infrastrukturi za alternativna goriva v teh sektorjih.