



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 16 juli 2021
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
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

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	15 juli 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2021) 632 final
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN Följedokument till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2021) 632 final.

Bilaga: SWD(2021) 632 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.7.2021
SWD(2021) 632 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

Europaparlamentets och rådets förordning

**om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av
Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU**

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

Sammanfattning
Konsekvensbedömning för förslag till översyn av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
Som svar på den höjda klimatambition för 2030 som fastställs i den europeiska gröna given och kommissionens klimatmålsplan bekräftar strategin för hållbar och smart mobilitet behovet av att snabbt öka användningen av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och fartyg. Ett tillräckligt tätt och utbrett nät av laddnings- och tankningsinfrastruktur som är tillgänglig för allmänheten krävs för att stödja denna ökade användning. Utvärderingen har visat att direktivet inte är lämpligt för att åstadkomma den laddnings- och tankningsinfrastruktur som behövs som svar på den höjda klimatambitionen för 2030. På grund av brister i bestämmelserna i det nuvarande direktivet är de största problemen att 1) medlemsstaternas infrastrukturplanering enligt direktivet som helhet saknar den ambitionsnivå och samstämmighet som krävs, vilket leder till otillräcklig och ojämnt fördelad infrastruktur, 2) driftskompatibilitetsfrågor kvarstår när det gäller fysiska anslutningar och kommunikationsstandarder, inbegripet anslutningen till elnätet, och 3) det råder brist på tydlig konsumentinformation och lättanvända betalningssystem, vilket påverkar användarnas acceptans. Utan ytterligare åtgärder på EU-nivå kommer bristen på driftskompatibel, lättanvänd infrastruktur för laddning och tankning sannolikt att bli ett hinder för den nödvändiga marknadstillväxten för utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och fartyg mot bakgrund av den höjda klimatambitionen för 2030.
Vad vill man uppnå?
Som bidrag till att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och till att minska luftföroreningarna syftar detta initiativ till att säkerställa tillgången till och användbarheten av ett tätt och utbrett nät av infrastruktur för alternativa bränslen i hela EU. Alla användare av fordon (inklusive fartyg och luftfartyg) som drivs med alternativa bränslen måste enkelt kunna röra sig i hela EU via viktig infrastruktur såsom motorvägar, hamnar och flygplatser. De särskilda målen är följande: 1) säkerställa minimiinfrastruktur för att stödja den ökade användning som krävs av fordon som drivs med alternativa bränslen inom alla transportsätt och i alla medlemsstater för att uppfylla EU:s klimatmål, 2) säkerställa fullständig driftskompatibilitet för infrastrukturen och 3) säkerställa fullständig användarinformation och lämpliga betalningsalternativ.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå (subsidiaritetsprincipen)?
Fullständig samfärdsel med utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och fartyg längs det europeiska transportnätet, som upplevs som smidig av användaren och som säkerställs genom tillräcklig mängd och fullständig driftskompatibilitet för infrastruktur över gränserna, är en förutsättning för att uppnå den europeiska gröna given mål om minskade utsläpp av växthusgaser från transporter och för utvecklingen av en gemensam transportmarknad i EU. Dessa mål kan endast uppnås genom en gemensam europeisk lagstiftningsram. Översynen av direktivet kommer att bidra till en enhetlig utveckling och utbyggnad av fordonsparker, laddnings- och tankningsinfrastruktur samt användarinformation och användartjänster.
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det ett rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Tre politiska alternativ som har analyserats säkerställer alla att tillräcklig, driftskompatibel och användarvänlig laddnings- och tankningsinfrastruktur kommer att finnas tillgänglig för att stödja användningen av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon fram till 2030 och därefter. Alla alternativ inbegriper bindande utbyggnadsmål på nationell nivå, men skiljer sig när det gäller fastställandet av var infrastrukturen ska placeras, graden av harmonisering av fysiska anslutningsdon och kommunikationsprotokoll samt i fråga om den information och de tjänster som ska erbjudas konsumenterna. Det alternativ som rekommenderas är alternativ 2 eftersom det säkerställer en tillräcklig mängd infrastruktur totalt sett och tillräcklig infrastruktur i TEN-T-nätet, samtidigt som medlemsstaterna ges flexibilitet när det gäller exakt placering och kapacitet för infrastrukturen. Dessutom säkerställs fullständig driftskompatibilitet och användarnas tillgång till all relevant information och alla relevanta tjänster.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
Det alternativ som rekommenderas (alternativ 2) stöds av fordonsindustrin, många tillverkare av och ansvariga för laddnings- och tankningsinfrastruktur, elsektorn och många organisationer inom det civila samhället, även om det finns olika åsikter om de kvantitativa kraven. Hamnar och flygplatser uttryckte dock oro över de extra kostnaderna för att tillhandahålla tillhörande infrastruktur, särskilt för landströmsförsörjning och elförsörjning till stillastående luftfartyg. De offentliga myndigheterna stöder till stor del en översyn av direktivet, särskilt när det

gäller driftskompatibilitet och användarvänlighet, men åsikterna är mer blandade när det gäller bindande utbyggnadsmål, särskilt när det gäller fordonsparksbaserade mål för laddningsinfrastruktur.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges nyttan med de huvudsakliga alternativen)?

De minskade utsläppen av koldioxid och luftföroreningar kommer att ge **samhällsnytta**. I allmänhet kommer investeringar i infrastrukturens kvantitet och kvalitet inte direkt att leda till en ökad användning av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon, vilket snarare är resultatet av andra politikområden, t.ex. utsläppsnormerna för koldioxid från personbilar och lätta lastbilar. Endast om det finns tillräcklig och driftskompatibel infrastruktur som tillhandahåller minimitjänster till konsumenterna kan man dock förvänta sig att fordonen kommer ut på marknaden i den utsträckning som krävs för att uppnå EU:s mål i klimatmålsplanen. Minskningen av de externa kostnaderna för koldioxidutsläpp uppskattas till omkring 445 miljarder euro jämfört med referensscenariot för perioden 2021–2050, uttryckt som nuvärde, samtidigt som de externa kostnaderna för luftföroreningar minskar med 75 miljarder euro. Dessa minskningar drivs fram genom andra politikområden, men möjliggörs genom en utbyggd infrastruktur. Det rekommenderade alternativet förväntas ha en positiv inverkan på innovation, särskilt när det gäller utveckling av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och fartyg, innovativa användartjänster som bygger på en gemensam datainfrastruktur och relaterade affärsmodeller, men även på utvecklingen av mer innovativ laddnings- och tankningsteknik. Dessa innovationer kommer sannolikt att stärka den europeiska industrins konkurrenskraft.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om det finns ett sådant alternativ, annars anges kostnaderna för de huvudsakliga alternativen)?

De totala infrastrukturkostnaderna, inklusive kapital- och driftskostnader för fullt driftskompatibel och användarvänlig infrastruktur, förväntas uppgå till 67,1–70,5 miljarder euro jämfört med referensscenariot för perioden 2021–2050, uttryckt i nuvärde, varav 60,3–63,7 miljarder euro kommer att gå till väginfrastruktur, 5,9 miljarder euro till vattenvägstransport och 0,9 miljarder euro till luftfart. Det finns ingen betydande direkt negativ inverkan på de ekonomiska, sociala och miljömässiga områdena.

Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?

De politiska alternativen ökar säkerheten för den långsiktiga efterfrågan på marknaden i alla medlemsstater. Detta kommer i allmänhet att gynna alla företag som är verksamma på denna marknad. Särskilt på marknaden för elektromobilitet är nya marknadsaktörer ofta små och medelstora företag som kommer att dra nytta av den påskyndade utbyggnaden av laddningsinfrastruktur enligt direktivet och av bestämmelserna om gemensamt delade data via medlemsstaternas nationella åtkomstpunkter. Konkurrenskraften för företag som är verksamma inom installation av och ansvar för laddnings- och tankningsinfrastruktur kommer att öka oavsett alternativ, eftersom den ökade efterfrågan på laddning och tankning som kommer att uppstå till följd av utsläppsnormerna för koldioxid från personbilar och lätta lastbilar, men även från tunga fordon, kommer att leda till bättre lönsamhet, kompletterad med minskade teknikkostnader.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningskostnader i betydande grad?

De offentliga myndigheternas kostnader för att se över och uppdatera de nationella handlingsprogrammen och rapportera om genomförandet är desamma som i referensscenariot. I referensscenariot beräknas de uppgå till 3,4 miljoner euro (126 000 euro per medlemsstat) för varje rapporteringsgrupp inom de nationella handlingsprogrammen som planeras för vart tredje år. Övervakningskostnaderna kan i viss mån öka för rapportering om efterlevnaden av de fastställda strikta målen. Merkostnaderna i förhållande till referensscenariot kan dock inte kvantifieras, och tillhandahållandet av standardiserade dataformat, digital dataöverföring och ett gemensamt system för rapportering till medlemsstaternas nationella åtkomstpunkter kommer att förenkla den övergripande rapporteringen enligt direktivet. Investeringar i infrastruktur förväntas till stor del täckas av privata investeringar. Särskilt i ett tidigt skede av marknadsutvecklingen kommer de offentliga myndigheterna dock att behöva ge ekonomiskt stöd till vissa av marknadsinvesteringarna, men med sjunkande stödnivåer över tid. Fram till 2030 förväntas de offentliga myndigheterna bidra med i genomsnitt 640 miljoner euro per år (41 % av de totala investeringarna). För perioden 2031–2050 beräknas det offentliga stödet uppgå till i genomsnitt 450 miljoner euro per år (10 % av de totala investeringarna).

Uppstår andra betydande konsekvenser?

Konsumenterna kommer att ha tillgång till tillräcklig och fullt driftskompatibel infrastruktur, samt tillhörande information och tjänster som kommer att göra det lättare och mer förutsägbart att resa med utsläppssnåla och utsläppsfria fordon i hela EU, eftersom frågorna om att säkerställa fullständig användarinformation och lämpliga betalningsalternativ kommer att lösas. Dessa fördelar kan dock inte kvantifieras.

Proportionalitetsprincipen

Inget av alternativen går utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de övergripande politiska målen. Den föreslagna åtgärden säkerställer utbyggnaden av tillräcklig infrastruktur för laddning och tankning av fordon som drivs med alternativa bränslen i unionen, vilket är nödvändigt för att uppnå den höjda klimat- och energiambitionen för 2030 och det övergripande målet att uppnå klimatneutralitet senast 2050.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Åtgärderna kommer att ses över i slutet av 2026 för att bedöma utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i förhållande till användningen av utsläppssnåla och utsläppsfria fordon och den tekniska utvecklingen, särskilt inom vattenvägstransporter och luftfart, men även järnväg, och för att därmed fastställa behovet av infrastruktur för alternativa bränslen inom dessa sektorer.