

Brüsszel, 2013.1.24.  
SWD(2013) 6 final

**BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**

**HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA**

*amely a következő dokumentumot kíséri:*

**Irányelvjavaslat**

**az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről**

{COM(2013) 18 final}  
{SWD(2013) 5 final}

# BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM

## HATÁSVIZSGÁLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

*amely a következő dokumentumot kíséri:*

### **Irányelvjavaslat**

#### **az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről**

#### **1. HÁTTÉR-INFORMÁCIÓK**

1. Az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” című fehér könyv<sup>1</sup> megállapította, hogy az alternatív üzemanyagok széles körű alkalmazása nélkül nem teljesíthetők az Európa 2020 stratégia céljai és a 2050-re kitűzött éghajlati célok. Ennélfogva kijelenti, hogy a Bizottság „[a] fenntartható alternatív üzemanyagokra, és ezen belül az alkalmazásukhoz szükséges infrastruktúrára vonatkozó stratégia[át]” fog kidolgozni (24. sz. kezdeményezés), és gondoskodik „[a] töltőállomás-infrastruktúrára vonatkozó iránymutatások és szabványok” biztosításáról (26. sz. kezdeményezés).
2. Az érdekeltekkel folytatott konzultációk, valamint az összegyűjtött szakmai ismeretek alapján a Bizottság meghatározta azokat az alternatív üzemanyagokat, amelyek bizonyítottan alkalmasak a kőolaj hosszú távon történő kiváltására.
3. Az alternatív üzemanyagok bevezetését (1) a járművek magas ára, (2) az elégtelen fogyasztói elfogadottság és (3) a különféle piaci hiányosságok nyomán a feltöltésre/töltésre szolgáló infrastruktúra hiánya akadályozza.
4. A korábbi kezdeményezések kitértek az üzemanyaggyártásra, a járműtechnológiára és a forgalmazásra, ugyanakkor elhanyagolták a szükséges infrastruktúra kiépítését.
5. A projektek és szakpolitikai intézkedések utólagos ellenőrzései arra mutattak rá, hogy alapvető korlátot jelent a feltöltésre/töltésre szolgáló infrastruktúra hiánya, valamint az, hogy a piaci erők nem képesek orvosolni ezt a hiányosságot. Ha ezt az akadályt nem sikerül felszámolni, fennáll annak a veszélye, hogy az erőfeszítések nem hoznak eredményt.
6. A helyzet különösen három alternatív közlekedési üzemanyagot érint: a villamos energiát, a hidrogént és a földgázt (cseppfolyósított földgáz (LNG), sűrített földgáz (CNG)). A kőolaj alternatíváinak másik fő csoportja – a bioüzemanyagok és a cseppfolyósított propán-bután gáz (LPG) – kevésbé érintett.

#### **2. PROBLÉMAMEGHATÁROZÁS**

7. A hatásvizsgálat megállapítása szerint az előre jelzett piaci fejleményekből kiindulva az elektromos járművek, valamint a hidrogénnel és a földgázzal (LNG és CNG) hajtott járművek infrastruktúrája valószínűleg továbbra is elégtelen az átfogó piaci

---

<sup>1</sup> COM(2011) 144 végleges.

bevezetés szempontjából. Ezt a „minimális” hálózatot az alábbiakban határozzuk meg.

#### *Elektromos járművek*

8. Az elektromos járművek minimális hálózatának a következőket kell biztosítania:
  - a méretgazdaságosság eléréséhez szükséges kritikus gyártási tömeg;
  - az elektromos járművek olyan mértékű tervezett bevezetése, amely 2020-ig a járműeladások hozzávetőleg 6–8 %-ának felel meg.
9. A fenti kritériumok alapján 2020-ra 4 millió elektromos jármű közlekedne az Unió útjain, és ez a referenciaszám kevesebb mint fele a bejelentett tagállami célok összegének.
10. Az elektromos járművek többségét városi területeken használnák, ezért az Unión belüli eloszlásuk a tagállamokat jellemző urbanizáció mértékétől függ majd. Piaci vizsgálatok azt mutatták, hogy minden elektromos járműnek két feltöltőállomásra van szüksége (egyre otthon és egyre a munkahelyen), és ezek körülbelül 10 %-ának nyilvánosan hozzáférhetőnek kell lennie a hatótávval kapcsolatos aggályok kiküszöbölése érdekében.

#### *Hidrogénüzemű gépjárművek*

11. A hidrogén esetében a piacnyitás érdekében megteendő első lépésként a meglévő és tervezett töltőállomások összekapcsolására lenne szükség.

#### *LNG-vel hajtott hajók, valamint CNG-vel és LNG-vel hajtott járművek*

12. A hajózás területén elsősorban a TEN-T törzshálózat 83 tengeri kikötőjében használnának LNG-t. Emellett a belvízi és a közúti közlekedési folyosók LNG-töltőállomásokkal való felszerelése, valamint a közúti járműveket kiszolgáló, kellő számú CNG-töltőállomás biztosítása az említett közlekedési módok esetében is megfelelő lefedettséget biztosítana.

### **3. KIVÁLTÓ OKOK**

13. A Bizottság két fő kiváltó okot állapított meg:
  - A meglévő feltöltő-/töltőberendezések nem kapcsolhatók össze, és nem minden kapcsolódó, alternatív üzemanyaggal hajtott hajó/jármű esetében kölcsönösen átjárhatók. A hálózat kiépítéséhez szükséges technológia kellően fejlett. A szabványok azonban jelenleg nem egységesek az Unió területén, **ami visszatartó erőként hat a lehetséges infrastrukturális befektetők, autógyártók és fogyasztók számára. Ez a belső piac széttagolódásához vezet.**
  - A bizonytalan befektetési helyzet hátráltatja a feltöltésre/töltésre szolgáló villamosenergia-, hidrogén- és LNG/CNG-infrastruktúra bevezetését. Az alternatívüzemanyag-infrastruktúrák üzemeltetőire vonatkozó üzleti esettanulmány még nem készült el. **A gépjárműgyártók, infrastruktúraüzemeltetők, nemzeti hatóságok és végfelhasználók közötti koordináció hiányát orvosolni kell. Ezt a patthelyzetet a jelek szerint csak a kifejezetten az infrastruktúra támogatására irányuló kezdeményezésekkel lehet feloldani.**

#### 4. A SZUBSZIDIARITÁS ELEMZÉSE

14. A közlekedés területén az uniós fellépés jogalapja az EUMSZ VI. címének 90–91. cikke.
15. Ezen a területen uniós kezdeményezésre lenne szükség, mivel a tagállamok nem rendelkeznek olyan eszközökkel, amelyekkel páneurópai szinten összehangolhatnák az infrastruktúrára vonatkozó műszaki előírásokat és a beruházások időzítését.
16. A jármű- és berendezégyártóknak egy egységes uniós piac számára és nagy volumenben kell termékeket előállítaniuk, és fontos, hogy valamennyi tagállamban egységes fejlesztésekre támaszkodhassanak. Hasonlóképpen, a fogyasztók és a közlekedést igénybe vevők is érdekeltek az egész Európára kiterjedő mobilitásban.
17. A javasolt jogszabály csak két olyan (a közúti és a vízi) közlekedési móddal foglalkozik, amelyek minimálisan szükséges hálózatának kiépítése uniós támogatás nélkül nem lehetséges. Az árufuvarozásban és utasszállításban érintett közlekedési módok több mint 80 %-át ezek az ágazatok képviselik. Ezekben az ágazatokban az alternatív üzemanyagok felhasználásával mérsékelhető a kőolajfüggőség, valamint csökkenthetők az üvegházhatású gázkibocsátások és a szennyező kibocsátások.

#### 5. AZ UNIÓS KEZDEMÉNYEZÉS CÉLJAI

18. Az Unió kötelező célokat fogadott el a megújuló energiák közlekedési üzemanyagokban használt arányára (2020-ig 10 %) és a közlekedési üzemanyagok CO<sub>2</sub>-intenzitásának csökkentésére (2020-ig -6 %) vonatkozóan. A 2011. évi fehér könyv 2050-ig a szén-dioxid-kibocsátások 60 %-os csökkentését irányozta elő, amelyhez szintén szükséges az alternatív üzemanyagok széles körű elterjedése.
19. Ennek a kezdeményezésnek az általános célja az, hogy a jelenlegi gazdasági hangulatban biztosítsa a megfelelő infrastruktúrahálózat létrehozását, és ezáltal elősegítse az alternatív üzemanyaggal hajtott járműveknek és hajóknak a fehér könyvben bejelentett mértékű piaci bevezetését.
20. Ez az általános célkitűzés további konkrét célkitűzésekre bontható (1. táblázat).

1. táblázat: Ágrajz – a problémák és a célkitűzések feltérképezése

Probléma	Általános célkitűzés
A tervezett tagállami beruházások alapján a villamosenergia-, hidrogén- és LNG/CNG-infrastruktúra valószínűleg továbbra sem képes biztosítani az alternatív üzemanyagok elterjedését.	Ennek a kezdeményezés az általános célja az, hogy a jelenlegi gazdasági hangulatban biztosítsa az alternatív üzemanyagok megfelelő infrastruktúrahálózatának létrehozását, és ezáltal elősegítse az alternatív üzemanyaggal hajtott járműveknek és hajóknak a fehér könyvben bejelentett mértékű piaci bevezetését.
1. kiváltó tényező A meglévő feltöltő-/töltőberendezések nem kapcsolhatók össze, és kölcsönösen nem átjárhatók.	1. konkrét célkitűzés A meglévő feltöltő-/töltőberendezések összekapcsoltságának és kölcsönös átjárhatóságának a biztosítása
2. kiváltó tényező A bizonytalan befektetési helyzet hátráltatja a feltöltésre/töltésre szolgáló villamosenergia-, hidrogén- és LNG/CNG-infrastruktúra bevezetését.	2. konkrét célkitűzés A befektetési bizonytalanság olyan mértékűre való csökkentése, amely változtat a piaci szereplők jelenlegi, „kiváráson” alapuló hozzáállásán.

21. A következő operatív célkitűzések meghatározására került sor:
- (1) Az elektromos járművek valamennyi feltöltőállomása, a közúti járművek hidrogén- és LNG/CNG-töltőállomásai, valamint a vízen közlekedő hajók LNG-töltőállomásai összekapcsolhatók és kölcsönösen átjárhatók.
  - (2) Az elektromos járművek feltöltőállomásainak száma eléri az 1. táblázatban szereplő értékeket, és legalább 10 %-uk nyilvánosan hozzáférhető.

**2. táblázat: Az elektromos járművek feltöltőállomásainak tagállamonkénti minimális száma (ezer)**

Tagállam	Feltöltőállomások száma	Nyilvánosan hozzáférhető feltöltőállomások száma
BE	207	21
BG	69	7
CZ	129	13
DK	54	5
DE	1503	150
EE	12	1
IE	22	2
EL	128	13
ES	824	82
FR	969	97
IT	1255	125
CY	20	2
LV	17	2
LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1221	122
HR	38	4

- (3) A meglévő hidrogéntöltő állomásokat a TEN-T törzshálózat keretében 2020-ra összekapcsolják, olyan módon, hogy az egyes állomások egymástól legfeljebb 300 km távolságra legyenek.
- (4) 2020-ra a TEN-T törzshálózat valamennyi tengeri kikötőjében rendelkezésre áll a vízen közlekedő hajók által igénybe vehető LNG-töltőlétesítmény.
- (5) 2020-ra a TEN-T törzshálózat valamennyi belvízi kikötőjében rendelkezésre áll a vízen közlekedő hajók által igénybe vehető LNG-töltőlétesítmény.
- (6) 2020-ra a TEN-T törzshálózat egészében – egymástól legfeljebb 400 km távolságra – rendelkezésre állnak a közúti szállítást végző járművek által igénybe vehető LNG-töltőállomások.
- (7) Nyilvánosan hozzáférhető, egymástól legfeljebb 150 km távolságra lévő CNG-töltőállomások állnak rendelkezésre, amelyeknek köszönhetően a CNG-vel hajtott járművek 2020-ra az Unió egész területén közlekedhetnek.

## **6. SZAKPOLITIKAI LEHETŐSÉGEK**

22. A Bizottság a különböző szakpolitikai lehetőségekről széles körű konzultációt folytatott az érdekelttekkel. Az alábbi kritériumok alapján elvégezte a számításba vehető lehetőségek előzetes szűrését: az általános, konkrét és operatív célkitűzésekkel való összhang, technológiai semlegesség és megvalósíthatóság.
23. A Bizottság a „változatlan szakpolitika” alapforgatókönyvén túl három szakpolitikai lehetőséget határozott meg, és ezeket részletesen vizsgálta.

### **6.1. 1. szakpolitikai lehetőség**

24. Az 1. szakpolitikai lehetőség értelmében a jövőben nem kerül sor a jelenlegi tendencia megváltoztatására irányuló további szakpolitikai intézkedésre („változatlan szakpolitika” forgatókönyv). Ez a lehetőség valamennyi hatályos jogalkotási és szakpolitikai kezdeményezést, az infrastruktúra bevezetésére irányuló tagállami bejelentéseket, valamint a korábbi uniós és tagállami programok és ösztönzők folyamatos alkalmazását is figyelembe veszi.

### **6.2. 2. szakpolitikai lehetőség**

25. Az Unió ajánlásokat tesz közzé az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó előírások alkalmazásáról. Ajánlásokat tesz, amelyekben a villamosenergia-, hidrogén- és LNG/CNG-infrastruktúrára vonatkozó alapvető kritériumokat és indikatív célokat határoz meg.

### **6.3. 3. szakpolitikai lehetőség**

26. Az Unió az alternatívüzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó követelményeket ír elő a tagállamok számára. Ezenfelül az infrastruktúra minimális lefedettségére vonatkozó kritériumokat, valamint a legfejlettebb alternatív üzemanyag-technológiákra (villamos energia, a vízi közlekedésben használt LNG) vonatkozó kötelező célokat határoz meg. A hidrogént és a közúti közlekedésben használt földgázt (LNG és CNG) illetően a célok tájékoztató jellegűek lesznek.

### **6.4. 4. szakpolitikai lehetőség**

27. Az Unió az alternatívüzemanyag-infrastruktúrára vonatkozó követelményeket ír elő a tagállamok számára. Ezzel egyidejűleg megállapítja az infrastruktúra minimális lefedettségére vonatkozó alapkövetelményeket, valamint kötelező célokat határoz

meg a villamos energia, a hidrogén, a közúti és vízi közlekedésben használt LNG és CNG, valamint a vízi közlekedésben használt LNG tekintetében.

28. Unió jogszabály egyik szakpolitikai lehetőség esetében sem határozná meg a minimális számokon és a műszaki előírásokon túlmutató követelményeket. A szabályozási keretről, a területhez kötöttségről és más végrehajtási intézkedésekről tehát a tagállamok határoznának.

## 7. A HATÁSOK ÉRTÉKELÉSE

### *Gazdasági hatások*

29. E szakpolitikai lehetőségek célja, hogy megteremtsék az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek és hajók piaci bevezetésének alapvető feltételeit, ezt azonban csak az átfogó stratégia részét képező többi kezdeményezéssel párhuzamosan tudják biztosítani.
30. Az értékelés a szakpolitikai javaslat „közvetlen” vagy „önálló” előnyeit számszerűsítő modellezési eredményeken, valamint az átfogóbb hatást vizsgáló tanulmányok eredményein alapul, amelyek az adott javaslatot az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek népszerűsítését célzó más meglévő és tervezett kezdeményezésekkel együtt értékelik.
31. Az infrastruktúra bevezetésének „önálló” költségei a 3. táblázat: Az egyes szakpolitikai lehetőségek becsült beruházási költségeiben láthatók.

### **3. táblázat: Az egyes szakpolitikai lehetőségek becsült beruházási költségei<sup>2</sup>**

---

<sup>2</sup> A magánjellegű intelligens feltöltőállomások becsült egységköltsége hozzávetőleg 520 EUR, míg a nyilvánosan hozzáférhető feltöltőállomások esetén ez az érték 5280 EUR. A hidrogéntöltő állomások költsége 1,6 millió EUR. A kisméretű vételező létesítmény egységköltsége 15 millió EUR, míg az LNG-töltőállomás esetében alkalmazott becsült költség 400 000 EUR.

	További feltöltő- /töltőállomások száma	2. szakpoli- tikai lehetőség	3. szakpoli- tikai lehetőség	4. szakpoli- tikai lehetőség
	<i>ezer</i>	<i>millió EUR</i>		
<b>Villamos energia</b>				
<b>(Összesen)</b>	<b>8 000</b>	<b>3 984</b>	<b>7 968</b>	<b>7 968</b>
90 %-a magánjellegű	7 200	1 872	3 744	3 744
10 %-a nyilvánosan hozzáférhető	800	2 112	4 224	4 224
<b>Hidrogén</b>	<b>0,143</b>	-	-	<b>230</b>
<b>LNG (hajók)</b>	<b>0,139</b>	<b>1 140</b>	<b>2 085</b>	<b>2 085</b>
<b>LNG (tehergépjárművek)</b>	<b>0,144</b>	-	-	<b>58</b>
<b>CNG (gépjárművek)</b>	<b>0,654</b>	-	-	<b>164</b>
Az infrastruktúra bevezetésének becsült beruházási költségei		5 124	10 053	10 505
Utólagos átalakítás becsült költségei		-	45–50	90–100
Beruházási költségek becsült összege		5 124	10 103	10 605

32. **A tagállamok különféle intézkedések révén** (pl. építési kódexek, parkolási engedélyekre vonatkozó feltételek, vállalkozások környezeti teljesítményének tanúsítása, az LNG-vállalatok és a kikötői hatóságok közötti együttműködés előmozdítása) **gondoskodhatnak a végrehajtásról, akár állami források igénybevétele nélkül.**
33. A **költség-haszon elemzés** megközelítése nem veszi figyelembe a mérsékelt kőolajfüggésből, a fokozott versenyképességéből és a belső piac jobb működéséből fakadó előnyöket. Ugyanakkor, az infrastruktúraépítés pénzügyi előnyeit a többi lehetséges politikával összehasonlítva még a 4. szakpolitikai lehetőség esetén is **több mint 1,5-es arányt kapunk valamennyi tagállamban.**
34. A legfőbb makrogazdasági hatás a csökkent kőolaj-felhasználás és az üzemanyagra fordított kiadások megtakarítása lenne. A fel nem használt üzemanyag értéke a 2010–2030 közötti évtizedekben a 2. szakpolitikai lehetőség esetében a 2020. évi hozzávetőleg 610 millió EUR/év értékről 2030-ra hozzávetőleg 2,3 milliárd EUR/év értékre, a 3. szakpolitikai lehetőség esetében a 2020. évi 1,7 milliárd EUR/év értékről 2030-ra 4,6 milliárd EUR/év értékre, a 4. szakpolitikai lehetőség esetében pedig a 2020. évi 4,2 milliárd EUR/év értékről 2030-ra 9,3 milliárd EUR/év értékre nőne fokozatosan. Az energiaellátás biztonságából fakadó összes becsült haszon szintén fokozatosan nő.



35. A 2. és 3. szakpolitikai lehetőség makrogazdasági hatásai közötti legfőbb különbség az azonos eredmények ajánlások vagy kötelező előírások révén történő elérésének valószínűsége. A 2. szakpolitikai lehetőség az alábbi okok miatt jóval kevésbé eredményesnek minősül:
- Számos tagállam készített ambiciózus terveket, kötelezettségeket azonban nem vállaltak. Ez bizonytalanságot teremt a fogyasztók és befektetők számára, és hátráltatja a piaci bevezetést;
  - A különböző piaci szereplők között kialakult patthelyzetet fel kell oldani. **Erre csak hiteles kötelezettségvállalás esetén van mód, amelyet a tagállami tervek, az önkéntes ágazati megállapodások és az uniós ajánlások nem biztosítanak. A piaci szereplők jól ismerik azokat a korábbi ide kapcsolódó, nem kötelező erejű kezdeményezéseket, amelyek nem hozták meg a kívánt eredményt** (mint pl. a bioüzemanyagokról szóló irányelv<sup>3</sup>).
36. A 3. és 4. szakpolitikai lehetőség közötti különbség abból adódik, hogy előbbi esetében kisebb a hidrogéntöltő hálózat kiépítésének a valószínűsége. A 4. szakpolitikai lehetőség jelentős lehetséges előnyeit a viszonylag alacsony további beruházási költségekre figyelemmel kell értékelni.

#### *Társadalmi hatások*

37. A hatásvizsgálat megállapítja, hogy az infrastruktúra kiépítését célzó beruházásokra többnyire Európán belül kerülne sor, ami közvetlen gazdasági előnnyel járna az infrastruktúraépítésben érintett ágazatok számára.
38. Az építés, a gyártás, a villamos energia, az információs és kommunikációs technológia, a fejlett anyagok és a számítógépes alkalmazások területén megvalósuló beruházásoknak köszönhetően a legkülönbözőbb szakmai képesítéseket igénylő új munkahelyek jönnek létre. Az autógyártó és kőolaj-finomító ágazatban az új képesítések irányába történő elmozdulás hosszú távon is biztosítja a foglalkoztatottságot.

#### *Környezeti hatások*

39. Az alternatív üzemanyagok bevezetése számottevő környezeti előnyökkel járhat. A 4. szakpolitikai lehetőség esetén a cseppfolyósított földgázzal hajtott tehergépjárművekből származó kibocsátások középtávú növekedése miatt a 3. szakpolitikai lehetőség a 4. lehetőséghez viszonyítva valamivel nagyobb mértékű csökkenést eredményez.
40. A 2. szakpolitikai lehetőség keretében a nitrogén-oxidok kibocsátása 2020-ig 1,4 %-kal, a 3. szakpolitikai lehetőség esetében 2 %-kal, a 4. szakpolitikai lehetőség

---

<sup>3</sup> A bioüzemanyagokról szóló 2003/30/EK irányelv a bioüzemanyagok benzin- és dízelfogyasztáson belüli arányára vonatkozóan 2005-re 2 %-os, 2010-re pedig 5,75 %-os referenciaértéket írt elő. A tagállamok kötelesek voltak – e referenciaérték alapul vételével – 2005-re célleírányzatokat megállapítani. A 2009-ben közzétett jelentések, valamint a megújuló energiákról szóló útiter (COM(2006) 848) rámutatott „a tagállamok által elért előrehaladás lassúságára, és annak valószínűségére, hogy az EU egésze nem fogja tudni teljesíteni a 2010-es célkitűzést. Az útiter kitért a lehetséges okokra is, többek között a nemzeti célkitűzések pusztán indikatív jellegére és a meglévő jogi keretből eredő bizonytalan befektetési környezetre is.” A Bizottság ezért az éghajlatváltozásról és a megújuló energiaforrásokról szóló csomag részeként egy új, szigorúbb keretet és 2020-ig teljesítendő, jogilag kötelező jellegű célokat javasolt.

esetében pedig 2,8 %-kal csökken. A szállópor-kibocsátások hasonlóan alakulnak. Emellett csökkennek a zajból eredő külső költségek is.

#### *A hatások vizsgálatából származó következtetések*

41. A hatások elemzése arra utal, hogy az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek népszerűsítésének leghatékonyabb módja a minimális feltöltő-/töltőállomás-hálózatok terén történő beruházás. Bár az infrastruktúra önmagában nem bír jelentős közvetlen hatással, a feltöltő-/töltőállomás-hálózattal kapcsolatos intézkedés a környezetbarátabb járművek bevezetését célzó más kezdeményezésekkel együtt jelentős mértékű kedvező hatást fejthet ki.
42. A 4. szakpolitikai lehetőség keretében az alacsonyabb kőolajfogyasztásból eredő előnyök hozzávetőleg 84,9 milliárd EUR-ra tehetők, és az enyhébb környezeti hatások körülbelül 15,4 milliárd EUR-t jelentenek. Ennélfogva az előnyök egyértelműen meghaladják a minimális hálózathoz szükséges körülbelül 10 milliárd EUR-t.

### **8. A LEHETŐSÉGEK ÖSSZEHASONLÍTÁSA**

43. Eredményesség: A 4. szakpolitikai lehetőségen belül a célkitűzések a hatásvizsgálatban figyelembe vett valamennyi alternatív üzemanyag esetében maradéktalanul megvalósulnak. A 3. szakpolitikai lehetőség csak a figyelembe vett üzemanyagok tekintetében különbözik. A nem megfelelő teljesítés kockázata a 2. szakpolitikai lehetőség esetében a legnagyobb.
44. Hatékonyság: A 2. szakpolitikai lehetőség költségei a legalacsonyabbak, ez azonban a célkitűzések kevésbé eredményes megvalósításának tudható be. Noha a 4. szakpolitikai lehetőség a 3. lehetőségnél magasabb költségekkel jár, az előnyök ellensúlyozzák ezt a különbséget.
45. Koherencia: A 2. szakpolitikai lehetőség valószínűleg alacsonyabb mértékű beruházásokat eredményezne. Ez különösen környezeti szempontból lenne kedvezőtlen. A 3. szakpolitikai lehetőség a legalkalmasabb a gazdasági, társadalmi és környezeti terület közötti kompenzációk átfogó korlátozására. A 4. szakpolitikai lehetőség kockázatosabb, és a gazdasági vonatkozásokkal szemben a környezeti dimenzióra helyez nagyobb hangsúlyt.

### **9. KÖVETKEZTETÉS**

46. **A 2. szakpolitikai lehetőséget el kell vetni**, mivel az mind a 3., mind a 4. szakpolitikai lehetőségnél kedvezőtlenebb.
47. A 3. és 4. szakpolitikai lehetőség számos közös jellemzővel bír. Az előnyben részesített lehetőség a 3. szakpolitikai lehetőség, mivel az jobban figyelembe veszi a jelenlegi gazdasági korlátokat.
48. A 4. szakpolitikai lehetőséget ugyanakkor nem vetjük el, mivel annak megfelelőségét túlnyomórészt a jelenlegi technológiai kilátások befolyásolják, és ezek gyorsan változhatnak. Ilyen változás esetén a 4. lehetőség hatékonyabbnak bizonyulhat.
49. **Az a kényszerítő körülmény, hogy a piacoknak egyértelmű jelzést kell adni, inkább a 4. szakpolitikai lehetőség mellett szól.** Kiválasztása esetén egy ilyen döntő uniós szintű lépés felgyorsíthatná az alternatív üzemanyagok piacának általános fejlődését, és biztosíthatná, hogy a beruházások erőteljesebben befolyásolják az európai gazdasági növekedést.

50. A szükséges intézkedések gyors végrehajtása a piac számára is elfogadható célokkal együtt az Európa 2020 stratégiának is jelentős lendületet adhat.

**10. NYOMON KÖVETÉS ÉS ÉRTÉKELÉS**

51. A meglévő jelentéstételi csatornákon, valamint a működő közös vállalkozások, technológiai platformok és szakértői csoportok közreműködésével zajló további információgyűjtésen alapuló nyomon követésre és jelentéstételre lesz szükség.

52. A tagállamoknak valószínűleg az alternatív üzemanyagok infrastruktúráinak kiépítésére vonatkozó nemzeti terveket kell készíteniük.

53. A Bizottság jelentéseket nyújtana be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és hatásairól.

54. A jelentések a műszaki, gazdasági és piaci fejlemények fényében a követelményeket is felülvizsgálják, és adott esetben kiigazításokat javasolnának.