



Briuselis, 2013 01 24  
SWD(2013) 6 final

**KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS**

**POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA**

*pridedamas prie*

**Direktyvos**

**dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo pasiūlymo**

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

# KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

## POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

*pridedamas prie*

**Direktyvos**

**dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo pasiūlymo**

### **1. BENDROSIOS APLINKYBĖS**

1. Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“<sup>1</sup> daroma išvada, kad, jei alternatyvieji degalai neužims reikšmingos rinkos dalies, mes negalėsime pasiekti strategijos „Europa 2020“ planinių rodiklių ir 2050 m. klimato srities tikslų. Todėl joje skelbiama, kad Komisija parengs „darnią alternatyviųjų degalų strategiją, taip pat įskaitant tinkamą infrastruktūrą“ (24 iniciatyva) ir užtikrins „degalų papildymo infrastruktūros gaires ir standartus“ (26 iniciatyva).
2. Remdamasi konsultacija su suinteresuotomis šalimis ir sukaupta ekspertų informacija, Komisija išskyrė alternatyviuosius degalus, kurių potencialu ilgalaikėje perspektyvoje pakeisti naftą jau įsitikinta.
3. Alternatyviųjų degalų diegimą stabdo: 1) didelė transporto priemonių kaina, 2) menkas vartotojų palankumas ir 3) įkrovimo ar kuro papildymo infrastruktūros stoka, kurią lėmė daugelis rinkos sutrikimų.
4. Ankstesnėmis iniciatyvomis buvo sprendžiama kuro gamybos, transporto priemonių technologijos ir rinkodaros problemos, bet nekreipta dėmesio į būtinos infrastruktūros statybą.
5. Projektų ir politikos veiksnių *ex post* analizės rodo, jog pagrindinė kliūtis ta, kad trūksta įkrovimo ar kuro papildymo infrastruktūros, o rinkos jėgos nepajėgia užpildyti šios spragos. Šios spragos nepašalinus, visos kitos pastangos gali nueiti vėjais.
6. Tas trūkumas labiausiai paveikia tris alternatyviuosius transporto priemonių degalus: elektros energiją, vandenilį ir gamtines dujas (suskystintas gamtines dujas (suskystintas GD) ir suslėgtas gamtines dujas (suslėgtas GD)). Kitoms pagrindinėms naftos alternatyvoms – biodegalams ir suskystintoms naftos dujoms (SND) – tai nėra taip aktualu.

### **2. PROBLEMOS APIBRĖŽTIS**

7. Poveikio vertinime nustatyta, kad atsižvelgiant į prognozuojamą rinkos raidą elektros energija, vandeniliu ir gamtinėmis dujomis (suskystintomis GD ir suslėgtomis GD) varomoms transporto priemonėms skirtos infrastruktūros veikiausiai nepakaks tam, kad jos plačiai paplistų rinkoje. Tas minimalus tinklas apibrėžiamas toliau.

---

<sup>1</sup> COM(2011) 144 galutinis.

### *Elektromobiliai*

8. Minimalus elektromobiliams skirtas tinklas turėtų užtikrinti:
  - kritinę gamybos masę, kurios reikia siekiant masto ekonomijos;
  - prognozuojamą elektromobilių paplitimą, kad 2020 m. jie sudarytų maždaug 6–8 % parduodamų automobilių.
9. Nurodytieji kriterijai reikštų orientacinį 4 mln. elektromobilių skaičių ES keliuose iki 2020 m., o tai dvigubai mažiau nei pusė valstybių narių paskelbtų planinių rodiklių sumos.
10. Elektromobiliai bus daugiausiai naudojami miestų teritorijose, todėl jų paplitimas Europos Sąjungoje atitiks valstybių narių urbanizaciją. Rinkos bandymai parodė, kad kiekvienam elektromobiliui reikia dviejų įkrovimo punktų (namuose ir darbovietėje), o siekiant išsklaidyti nerimą dėl nuvažiuojamo atstumo maždaug 10 % iš jų turėtų būti viešieji.

### *Vandeniliu varomi automobiliai*

11. Pirmasis žingsnis atveriant rinką vandeniliu varomiems automobiliams būtų veikiančių ir planuojamų degalinių susiejimas.

### *Suskystintos GD laivuose ir suslėgtos GD bei suskystintos GD automobiliuose*

12. Suskystintas GD laivybai reikėtų pradėti naudoti 83 TEN-T pagrindinio tinklo jūrų uostuose. Vidaus vandenų ir kelių transporto koridorius pritaikant suskystintą GD naudotojams ir užtikrinant pakankamą degalinių skaičių suslėgtomis GD varomiems automobiliams padėtų užtikrinti pakankamai platų tų transporto rūšių aprūpinimą.

## 3. GILIOSIOS PRIEŽASTYS

13. Komisija nustatė dvi pagrindines giliausias priežastis:
  - Veikianti įkrovimo ar degalų papildymo įranga negali būti sujungta ir nėra sąveiki su visais atitinkamais alternatyviuosius degalus naudojančiais automobiliais ar laivais. Tinklo statybai reikalinga technologija iš esmės jau brandi. Tačiau šiuo metu standartai nėra bendri visoje Europos Sąjungoje, **ir tai atgraso potencialius infrastruktūros investuotojus, automobilių gamintojus ir vartotojus.** Tai lemia vidaus rinkos susiskaidymą.
  - Neaiškumas dėl investicijų stabdo elektros energijos įkrovimo ir vandenilio bei gamtinių dujų (suskystintų GD ir suslėgtų GD) papildymo infrastruktūros plėtotę. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros tiekėjai dar neturi pagrindo verslui. **Reikia šalinti automobilių gamintojų, infrastruktūros tiekėjų, nacionalinių institucijų ir galutinių naudotojų tarpusavio koordinavimo spragas. Panašu, kad norint išeiti iš tokio užburto rato būtinos iniciatyvos, kuriomis siekiama skatinti konkrečiai infrastruktūros plėtrą.**

## 4. SUBSIDIARUMO ANALIZĖ

14. ES teisė imtis veiksmų transporto srityje nustatyta SESV VI antraštinės dalies 90–91 straipsniuose.
15. Šios srities ES iniciatyva būtina, nes valstybės narės neturi priemonių visos Europos mastu koordinuoti infrastruktūros techninių specifikacijų ir investavimo kalendoriaus.

16. Automobilių ir įrangos gamintojams reikia gaminti dideliais kiekiais bendrajai ES rinkai ir jie turi būti užtikrinti dėl nuoseklios raidos visose valstybėse narėse. Vartotojams ir transporto naudotojams taip pat aktuali galimybė keliauti po visą Europą.
17. Siūlomas veiksmas orientuotas į dvi transporto rūšis (kelių ir vandens), nes minimalaus joms būtino tinklo neįmanoma sukurti be ES paramos. Tiems sektoriams tenka daugiau nei 80 % krovinių ir keleivių transporto. Tuose sektoriuose alternatyvieji degalai gali sumažinti priklausomybę nuo naftos ir išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų bei teršalų kiekį.

## 5. ES INICIATYVOS TIKSLAI

18. ES sutarė dėl privalomų planinių rodiklių, kokią transporto degalų dalį turėtų sudaryti atsinaujinantys energijos ištekliai (10 % iki 2020 m.) ir kiek reikia sumažinti kelių transporto degalų taršos anglies dioksidu intensyvumą (-6 % iki 2020 m.). 2011 m. Baltojoje knygoje dėl transporto paskelbta, kad iki 2050 m. išmetamas anglies dioksido kiekis bus sumažintas 60 %, todėl reikia gerokai padidinti alternatyviųjų degalų populiarumą.
19. Bendras šios iniciatyvos tikslas yra esamomis ekonomikos sąlygomis užtikrinti pakankamo infrastruktūros tinklo sukūrimą ir taip padidinti alternatyviuosius degalus naudojančių automobilių ir laivų rinką, kaip skelbta Baltojoje knygoje.
20. Bendrasis tikslas gali būti išreikštas konkretesniais uždaviniais (1 lentelė)

1 lentelė. Problemų medis (problemų ir uždavinių apžvalga)

Problema	Bendras tikslas
Sprendžiant pagal valstybių narių investavimo planus alternatyviųjų degalų infrastruktūros elektros energijai, vandeniliui ir gamtinėms dujoms (suskystintoms GD ir suslėgtoms GD) veikiausiai ir toliau nepakaks, kad alternatyvieji degalai išpopuliarėtų.	Bendras šios iniciatyvos tikslas yra esamomis ekonomikos sąlygomis užtikrinti pakankamo alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklo sukūrimą ir taip padidinti alternatyviuosius degalus naudojančių automobilių ir laivų rinką, kaip skelbta Baltojoje knygoje.
<b>1 problemos priežastis</b> Esama įkrovimo ar kuro papildymo įranga negali būti sujungta ir nėra sąveiki	<b>1 konkretus tikslas</b> Užtikrinti, kad įkrovimo ar kuro papildymo įranga galėtų būti sujungta ir taptų sąveiki
<b>2 problemos priežastis</b> Neaiškumas dėl investicijų stabdo elektros energijos įkrovimo ir vandenilio bei gamtinių dujų (suskystintų GD ir suslėgtų GD) papildymo infrastruktūros plėtotę	<b>2 konkretus tikslas</b> Užtikrinti, kad neaiškumas dėl investicijų sumažėtų tiek, kad rinkos dalyviai atsisakytų dabartinės nuostatos „palauksim ir pažiūrėsime“

21. Apibrėžti tokie veiklos tikslai:
- (1) Visos elektromobilių įkrovimo stotys ir vandenilio bei gamtinių dujų (suslėgtų GD ir suskystintų GD) degalinės kelių transporto priemonėms, taip pat suskystintų GD papildymo įrenginiai vandens transporto priemonėms gali būti sujungti ir yra sąveikūs.
  - (2) Elektromobilių įkrovimo punktų skaičius pasiekia 1 lentelėje nurodytas vertes, bent 10 % punktų yra viešieji.

2 lentelė. Minimalus elektromobilių įkrovimo punktų skaičius valstybėse narėse (tūkstančiais)

Valstybė	Įkrovimo punktų skaičius	Viešųjų punktų skaičius
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) Iki 2020 m. esamos vandenilio papildymo degalinės yra sujungtos per TEN-T pagrindinį tinklą ir nutolusios viena nuo kitos ne daugiau kaip 300 km.
- (4) Iki 2020 m. suskystintų GD papildymo įrenginiai vandens transporto priemonėms veikia visuose TEN-T pagrindinio tinklo jūros uostuose.
- (5) Iki 2020 m. suskystintų GD papildymo įrenginiai vandens transporto priemonėms veikia visuose TEN-T pagrindinio tinklo vidaus laivybos uostuose.
- (6) Iki 2020 m. esamos suskystintų GD degalinės kelių transporto priemonėms veikia visame TEN-T pagrindiniame tinkle ir nutolusios viena nuo kitos ne daugiau kaip 400 km.

- (7) Iki 2020 m. veikia ne toliau kaip 150 km vienas nuo kito nutolę viešieji suslėgtų GD papildymo punktai, kad suslėgtomis GD varomos transporto priemonės galėtų riedėti po visą Sąjungą.

## **6. POLITIKOS GALIMYBĖS**

22. Komisija plačiai konsultavosi su suinteresuotosiomis šalimis dėl įvairių politikos variantų. Išankstinis galimų variantų tikrinimas atliktas remiantis tokiais kriterijais: derėjimas su bendrais, konkrečiais ir veiklos tikslais, technologinis neutralumas ir įgyvendinimo galimybė.
23. Greta bazinio scenarijaus („jokių politikos pokyčių“) Komisija nustatė tris politikos galimybes ir jas nuodugniai išnagrinėjo.

### **6.1. 1 politikos galimybė**

24. 1 politikos galimybė – ateitis jokiais politikos veiksmais nebandant pakeisti esamų tendencijų (scenarijus „jokių politikos pokyčių“). Joje atsižvelgiama į visas esamas teisėkūros ir politikos iniciatyvas, į valstybių narių pareiškimus dėl infrastruktūros kūrimo ir į ankstesnių ES bei valstybių narių programų ir paskatų tęsimą.

### **6.2. 2 politikos galimybė**

25. ES priima rekomendacijas dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros standartų taikymo. Ji priims rekomendacijas, kuriose būtų išdėstyti elektros energijos, vandenilio ir gamtinių dujų (suskystintų GD ir suslėgtų GD) infrastruktūros diegimo pagrindiniai kriterijai ir orientaciniai planiniai rodikliai.

### **6.3. 3 politikos galimybė**

26. ES priims reikalavimus dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros valstybėse narėse. Ji taip pat nustatys pagrindinius kriterijus dėl infrastruktūros minimalios aprėpties ir privalomus planinius rodiklius dėl brandžiausių kuro technologijų (elektros energijos ir vandens transportui skirtų suskystintų GD). Kelių transportui naudojamoms vandenilio ir gamtinių dujų (suslėgtų GD ir suskystintų GD) rodikliai būtų orientaciniai.

### **6.4. 4 politikos galimybė**

27. ES priims reikalavimus dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros valstybėse narėse. Ji sykiu nustatys pagrindinius kriterijus dėl infrastruktūros minimalios aprėpties ir privalomus planinius rodiklius elektros energijai, vandeniliui, suslėgtoms GD ir suskystintoms GD kelių transporto ir suskystintoms GD vandens transporto.
28. Pagal visas politikos galimybes ES teisės aktuose nebus keliami konkretesni nei mažiausio skaičiaus ir techninių standartų reikalavimai. Taigi dėl reguliavimo norminės bazės, teritorinio išdėstymo ir kitų įgyvendinimo priemonių spęstų valstybės narės.

## **7. POVEIKIO VERTINIMAS**

### *Ekonominis poveikis*

29. Šiomis politikos galimybėmis siekiama sudaryti pamatines sąlygas alternatyviaisiais degalais varomų automobilių ir laivų įsitvirtinimui rinkoje, bet jos to negali užtikrinti be kitų iniciatyvų, kurios yra bendros strategijos dalis.

30. Vertinimas pagrįstas modeliavimo rezultatais, kurie yra politikos pasiūlymo tiesioginės naudos arba savaiminės naudos kiekybinė išraiška, ir kitų platesnio poveikio tyrimų išvadomis, kai pasiūlymas vertinamas drauge su kitomis priimtomis arba rengiamomis alternatyviaisiais degalais varomų automobilių skatinimo iniciatyvomis.
31. Infrastruktūros diegimo vienkartinės sąnaudos parodytos 3 lentelėje „Numatomos investicijų sąnaudos pagal kiekvieną politikos galimybę“.

**3 lentelė. Numatomos investicijų sąnaudos pagal kiekvieną politikos galimybę<sup>2</sup>**

	<b>Papildomų įkrovimo punktų ar papildymo degalinių skaičius</b>	<b>2 politikos galimybė</b>	<b>3 politikos galimybė</b>	<b>4 politikos galimybė</b>
	<i>(tūkstančiais)</i>	<i>mln. EUR</i>		
<b>Elektros energija</b>				
<b>(iš viso)</b>	<b>8 000</b>	<b>3 984</b>	<b>7 968</b>	<b>7 968</b>
90 % privačių	7 200	1 872	3 744	3 744
10 % viešųjų	800	2 112	4 224	4 224
<b>Vandenilis</b>	<b>0,143</b>	-	-	<b>230</b>
<b>Suskystintos GD laivams</b>	<b>0,139</b>	<b>1 140</b>	<b>2 085</b>	<b>2 085</b>
<b>Suskystintos GD sunkvežimiams</b>	<b>0,144</b>	-	-	<b>58</b>
<b>Suslėgtos GD automobiliams</b>	<b>0,654</b>	-	-	<b>164</b>
Numatomos infrastruktūros diegimo investicinės sąnaudos		5 124	10 053	10 505
Numatomos pritaikymo išlaidos		-	45 – 50	90 –100
<b>Numatomos bendros investicijų sąnaudos</b>		<b>5 124</b>	<b>10 103</b>	<b>10 605</b>

32. **Valstybės narės galėtų užtikrinti įgyvendinimą įvairiomis priemonėmis, pavyzdžiui, statybos kodeksais, stovėjimo aikštelių įrengimo leidimų išdavimo**

<sup>2</sup> Apskaičiuota, kad kiekvieno pažangaus privataus įkrovimo punkto vieneto sąnaudos gali būti apie 520 EUR; viešųjų įkrovimo punkto sąnaudos yra maždaug 5 280 EUR. Vandenilio degalinės sąnaudos yra 1,6 mln. EUR. Nedidelės apimties saugojimo įrenginio vieneto sąnaudos yra 15 mln. EUR, o taikyta suskystintų GD degalinės sąmata yra 400 000 EUR.

sąlygomis, įmonių aplinkosauginio veiksmingumo sertifikatais, geresnėmis suskystintų GD bendrovių ir uostų administracijų bendradarbiavimo sąlygomis, bet **nebūtinai naudodamos valstybės lėšas.**

33. Taikant **ekonominės naudos analizę** neatsižvelgiama į naudą, gautą mažinant priklausomybę nuo naftos, didinant konkurencingumą ir gerinant vidaus rinkos veikimą. Tačiau net pagal 4 politikos galimybę, kai nauda, gauta pasirinkus plėsti infrastruktūrą, lyginama su sąnaudomis, susidariusiomis siekiant kitos galimos politikos rezultatų, **visose valstybėse narėse apskaičiuoti santykiai yra didesni nei 1,5.**
34. Pagrindinis makroekonominis poveikis būtų sumažėjęs naftos suvartojimas ir išvengtos išlaidos kurui. Išvengtos išlaidos kurui didės palaipsniui 2010–2030 m. dešimtmečiais: nuo maždaug 610 mln. per metus 2020 m. iki maždaug 2,3 mlrd. EUR per metus 2030 m. pagal 2 politikos galimybę, 1,7 mlrd. EUR per metus 2020 m. iki 4,6 mlrd. EUR per metus 2030 m. pagal 3 politikos galimybę ir nuo 4,2 mlrd. EUR per metus 2020 m. iki 9,3 mlrd. EUR per metus 2030 m. pagal 4 politikos galimybę. Taigi palaipsniui auga ir prognozuojama suminė energijos tiekimo saugumo nauda.
35. Pagrindinis makroekonominio 2 ir 3 politikos galimybės poveikio skirtumas tas, kad tikimybė pasiekti tuos pačius rezultatus rekomendacijomis ir įgaliojimais nėra vienoda. 2 politikos galimybė laikoma daug mažiau veiksminga, nes:
- daugelis valstybių narių turi didelio užmojo planų, bet neprisiėmė įsipareigojimų. Todėl vartotojai ir investuotojai neturi tikrumo ir stabdomas įsitvirtinimas rinkoje;
  - reikia išeiti iš užburto rato, kuriame įstrigę įvairūs rinkos dalyviai. **Tai gali būti padaryta tik prisiėmus įtikinamą įsipareigojimą, kurio valstybių narių planuose, savanoriškuose pramonės susitarimuose ir ES rekomendacijose nėra. Rinkos dalyviams žinoma, kad ankstesnės neprivalomos šios srities iniciatyvos norimų rezultatų neatnešė** (pavyzdžiui, Biokuro direktyva<sup>3</sup>).
36. Skirtumas tarp 3 ir 4 politikos galimybės – mažesnė tikimybė, kad bus įdiegtas 3 politikos galimybės numatytas vandenilio papildymo tinklas. Pagal 4 politikos galimybę numatomą ryškų potencialo padidėjimą reikia lyginti su palyginti mažomis papildomomis investavimo sąnaudomis.

#### *Socialinis poveikis*

37. Poveikio vertinime daroma išvada, kad Europoje tinkamiausia investuoti į infrastruktūros statybą – tai atneštų tiesioginės ekonominės naudos infrastruktūros statyboje dalyvaujantiems sektoriams.
38. Papildomų darbo vietų, kurioms reikės labai įvairių kvalifikacijų, bus sukurta investuojant į statybos, gamybos, elektros energijos, informacijos ir ryšių

<sup>3</sup> Biokuro direktyvoje 2003/30/EB nustatyta nuorodinė vertė – 2005 m. biokuro dalis suvartojamame benzine ir dyzeline turi sudaryti 2 %, o 2010 m. – 5,75 %. Valstybių narių buvo pareikalauta nustatyti orientacinius 2005 m. planinius rodiklius atsižvelgiant į šią nuorodinę vertę. 2009 m. paskelbtose ataskaitose ir „Atsinaujinančių energijos išteklių plane“ (COM/2006/848) atkreiptas dėmesys „į lėtą valstybių narių pažangą ir į tai, kad 2010 m. rodiklių visoje Europos Sąjungoje nepavyks pasiekti. Atsinaujinančiųjų energijos išteklių plane paaiškintos galimos to priežastys, įskaitant tai, kad nacionaliniai rodikliai yra tik rekomendacinio pobūdžio, o dabartinė teisinė sistema nesukuria saugios investicinės aplinkos.“ Todėl Klimato ir atsinaujinančių išteklių energetikos dokumentų rinkinyje Komisija 2020 metams pasiūlė griežtesnę sistemą ir teisiškai įpareigojančius planinius rodiklius.



technologijų, pažangiųjų medžiagų, kompiuterinių prietaikų sritis. Automobilių ir rafinavimo sektoriuose poslinkis naujų kvalifikacijų kryptimi išsaugos darbo vietas ilguoju laikotarpiu.

#### *Poveikis aplinkai*

39. Diegiant alternatyviusius degalus galima pasiekti didelės naudos aplinkai. Poveikio aplinkai mažinimas pagal 3 politikos galimybę nedaug didesnis negu 4 politikos varianto atveju, nes pagal 4 politikos galimybę padidėtų teršalų išmetimas iš suskystintų GD sunkvežimių vidutinės trukmės laikotarpiu.
40. Pagal 2 politikos galimybę išmetamas NO<sub>x</sub> kiekis sumažėja 1,4 % iki 2020 m., pagal 3 politikos galimybę –2,0 %, o pagal 4 politikos galimybę – 2,8 %. Panašia trajektorija kistų ir kietųjų dalelių išmetimas. Sumažėja ir išorinės triukšmo sąnaudos.

#### *Poveikių vertinimo išvados*

41. Poveikių analizė rodo, kad investavimas į minimalų įkrovimo ir papildymo tinklą yra veiksmingiausias būdas alternatyviusius degalus naudojančioms transporto priemonėms populiarinti. Nors infrastruktūra pati viena nedaro didelio poveikio, su kuro papildymu ir įkrovimu susijusios intervencinės priemonės drauge su kitomis iniciatyvomis, kuriomis siekiama įdiegti mažiau taršias transporto priemones, gali padaryti didelį teigiamą poveikį.
42. Pagal 4 politikos galimybę su mažesniu naftos suvartojimu susijusi nauda sieks 84,9 mlrd. EUR, o mažesnio poveikio aplinkai nauda – maždaug 15,4 mlrd. EUR. Taigi nauda aiškiai didesnė už maždaug 10 mlrd. EUR, kurių reikia minimaliam tinklui sukurti.

### **8. GALIMYBIŲ PALYGINIMAS**

43. Rezultatyvumas: su visomis poveikio vertinime aptartais alternatyviaisiais degalais susiję tikslai visiškai pasiekiami laikantis 4 politikos galimybės. 3 politikos galimybė skiriasi tik degalų rūšių aprėptimi. 2 politikos galimybė susijusi su didesne rizika, nes gali neduoti patenkinamų rezultatų.
44. Veiksmingumas: mažiausios sąnaudos gali būti siejamos su 2 politikos galimybe, tačiau jas lemia mažesnis tikslų įgyvendinimo rezultatyvumas. Nors 4 politikos galimybės sąnaudos didesnės nei 3 politikos galimybės, potenciali nauda gali tą skirtumą atsverti.
45. Tarpusavio derėjimas: 2 politikos galimybė veikiausiai reikštų mažesnes investicijas. Toks rezultatas labiausiai nenaudingas aplinkos aspektu. Pagal 3 politikos galimybę reikėtų visapusiškai mažiausių kompromisų ekonomikos, socialinėje ir aplinkos srityse. 4 politikos galimybė būtų rizikingesnė ir galima laikyti, kad pagal ją labiau akcentuojamas aplinkos aspektas, palyginti su ekonominiu.

### **9. IŠVADA**

46. **2 politikos galimybė atmetama**, nes palyginti su 3 ir 4 politikos galimybės ji atrodo prasčiau.
47. 3 ir 4 politikos galimybės turi daug bendro. Pirmenybė teikiama 3 politikos galimybei, pagal kurią geriau atsižvelgiama į dabartinius ekonominius apribojimus.

48. Tačiau 4 politikos galimybė nėra atmetama, nes jos tinkamumą labiausiai lemia esamos technologinės perspektyvos, kurios gali greitai pasikeisti. Tai padidintų jos veiksmingumą.
49. **Kadangi visų svarbiausia yra duoti rinkoms aiškius signalus, perspektyvesnė veikiau būtų 4 politikos galimybė.** Jeigu ji būtų pasirinkta, tai toks ryžtingas žingsnis ES lygmeniu galėtų paspartinti apskritai visų alternatyviųjų degalų rinkos raidą ir užtikrintų didesnę investicijų poveikį ekonomikos augimui Europoje.
50. Spartus būtinų veiksmų įgyvendinimas kartu su rinkos pasitikėjimą didinančiais planiniais rodikliais taip pat gali duoti stiprų strategijos „Europa 2020“ įgyvendinimo postūmį.

#### **10. STEBĖSENA IR VERTINIMAS**

51. Reikės vykdyti stebėseną ir teikti ataskaitas naudojantis dabartiniais ataskaitų teikimo būdais, renkant papildomą informaciją per veikiančias bendrąsias įmones bei technologijų platformas ir kreipiantis į ekspertų grupes.
52. Valstybėms narėms veikiausiai reikėtų sukurti nacionalinius alternatyviųjų degalų infrastruktūros statybos planus.
53. Komisija pateiktų ataskaitas Europos Parlamentui ir Tarybai apie šios direktyvos įgyvendinimą ir poveikį.
54. Ataskaitose taip pat būtų apžvelgiami reikalavimai, susiję su techniniais, ekonominiais ir rinkos poslinkiais, ir prireikus pasiūlomi patikslinimai.