

Βρυξέλλες, 14.7.2021
SWD(2021) 632 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την κατάργηση της οδηγίας
2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

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

Δελτίο συνοπτικής παρουσίασης

Εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με την πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 2014/94 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων

A. Ανάγκη ανάληψης δράσης

Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί αποτελεί πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;

Ως απόκριση στις αυξημένες φιλοδοξίες για το κλίμα έως το 2030, όπως καθορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και στο σχέδιο στόχων της Επιτροπής για το κλίμα, η στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα επιβεβαιώνει την ανάγκη για άμεση επιτάχυνση της χρήσης οχημάτων και σκαφών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Για να στηριχτεί αυτή η προσπάθεια, απαιτείται ένα επαρκώς πυκνό και εκτεταμένο δίκτυο δημόσια προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Από την αξιολόγηση προέκυψε ότι η οδηγία δεν είναι κατάλληλη για τον σκοπό της εξυπηρέτησης των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού που απαιτούνται προκειμένου να ανταποκριθεί η ΕΕ στις αυξημένες φιλοδοξίες για το κλίμα έως το 2030. Στα κύρια προβλήματα, τα οποία εντείνονται λόγω ελλείψεων στις διατάξεις της ισχύουσας οδηγίας, περιλαμβάνονται 1) ο σχεδιασμός των υποδομών στα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας δεν χαρακτηρίζεται, κατά μέσο όρο, από το επίπεδο φιλοδοξίας και συνοχής που απαιτείται, γεγονός που οδηγεί σε ανεπαρκείς και ανομοιόμορφα κατανομημένες υποδομές· 2) εξακολουθούν να υπάρχουν προβλήματα διαλειτουργικότητας όσον αφορά τις φυσικές συνδέσεις και τα πρότυπα επικοινωνίας, συμπεριλαμβανομένης της σύνδεσης με το δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας και 3) υπάρχει έλλειψη, αφενός, διαφανούς ενημέρωσης των καταναλωτών και, αφετέρου, εύχρηστων συστημάτων πληρωμών, γεγονός που επηρεάζει την αποδοχή από τις χρήστριες και τους χρήστες. Εάν δεν υπάρξει περαιτέρω παρέμβαση σε επίπεδο ΕΕ, αυτή η έλλειψη διαλειτουργικών και εύχρηστων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού ενδέχεται να αποτελέσει εμπόδιο για την αναγκαία ανάπτυξη της αγοράς οχημάτων και σκαφών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών δεδομένης της αυξημένης φιλοδοξίας για το κλίμα έως το 2030.

Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;

Προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 και στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η παρούσα πρωτοβουλία επιδιώκει να διασφαλίσει τη διαθεσιμότητα και τη χρησιμότητα ενός πυκνού και εκτεταμένου δικτύου υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρη την ΕΕ. Κάθε άτομο που χρησιμοποιεί όχημα το οποίο κινείται με εναλλακτικά καύσιμα (συμπεριλαμβανομένων των σκαφών και των αεροσκαφών) θα πρέπει να μπορεί να κυκλοφορεί με ευκολία σε ολόκληρη την ΕΕ, χάρη σε βασικές υποδομές όπως αυτοκινητόδρομοι, λιμένες και αερολιμένες. Οι ειδικοί στόχοι είναι οι εξής: 1) εξασφάλιση ελάχιστων υποδομών για τη στήριξη της απαιτούμενης διάδοσης της χρήσης οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και σε όλα τα κράτη μέλη ώστε να επιτευχθεί ο στόχος της ΕΕ για το κλίμα, 2) εξασφάλιση πλήρους διαλειτουργικότητας των υποδομών και 3) εξασφάλιση, αφενός, πλήρους ενημέρωσης των χρηστών και των χρηστριών και, αφετέρου, επαρκών επιλογών όσον αφορά τους τρόπους πληρωμής.

Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ (επικουρικότητα);

Η πλήρης συνδεσιμότητα και η απρόσκοπτη εξυπηρέτηση των χρηστριών και των χρηστών κατά μήκος του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για οχήματα και σκάφη χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, που διασφαλίζονται μέσω επαρκούς ποσότητας και πλήρους διαλειτουργικότητας των υποδομών σε διασυνοριακό επίπεδο, αποτελούν προϋπόθεση για την επίτευξη του στόχου της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές και για την ανάπτυξη μιας κοινής αγοράς μεταφορών στην ΕΕ. Οι στόχοι αυτοί μπορούν να επιτευχθούν μόνο με ένα κοινό ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο. Η αναθεώρηση της οδηγίας θα συμβάλει στη συνεκτική ανάπτυξη και σταδιακή χρήση στόλων οχημάτων και υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, καθώς και πληροφοριών και υπηρεσιών για τις χρήστριες και τους χρήστες.

B. Λύσεις

Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι; Αν όχι, γιατί;

Αναλύθηκαν τρεις επιλογές πολιτικής (ΕΠ), κάθε μία εκ των οποίων εξασφαλίζει ότι θα είναι διαθέσιμες επαρκείς, διαλειτουργικές και εύχρηστες υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για να στηρίξουν τη χρήση οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών έως το 2030 και μετέπειτα. Όλες αυτές οι επιλογές περιλαμβάνουν υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη των εν λόγω υποδομών σε εθνικό επίπεδο, αλλά διαφέρουν ως προς τον καθορισμό της τοποθεσίας των υποδομών, το επίπεδο εναρμόνισης των φυσικών συνδετήρων και των πρωτοκόλλων επικοινωνίας, καθώς και όσον αφορά τις πληροφορίες και τις υπηρεσίες που πρέπει να παρέχονται στους καταναλωτές και τις καταναλώτριες. Η προτιμώμενη επιλογή είναι η ΕΠ2, δεδομένου ότι

εξασφαλίζει επαρκή ποσότητα υποδομών συνολικά, καθώς και επαρκείς υποδομές στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, παρέχοντας παράλληλα στα κράτη μέλη περιθώρια ευελιξίας όσον αφορά την ακριβή τοποθεσία και τη χωρητικότητα των υποδομών. Επιπλέον, εξασφαλίζει πλήρη διαλειτουργικότητα και πρόσβαση των χρηστών και των χρηστών σε όλες τις σχετικές πληροφορίες και υπηρεσίες.

Ποιες απόψεις διατύπωσαν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι φορείς; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;

Η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής (η ΕΠ2) υποστηρίζεται από την αυτοκινητοβιομηχανία, πολλούς κατασκευαστές και φορείς εκμετάλλευσης υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, τον τομέα της ηλεκτρικής ενέργειας και πολλές ενώσεις της κοινωνίας των πολιτών, αν και εκφράστηκαν διαφορετικές απόψεις όσον αφορά τις ποσοτικές απαιτήσεις. Ωστόσο, οι λιμένες και οι αερολιμένες εξέφρασαν ανησυχίες όσον αφορά το πρόσθετο κόστος για την παροχή συναφών υποδομών, ιδίως για την ηλεκτροδότηση από την ξηρά και για την ηλεκτροδότηση σταθμευμένων αεροσκαφών. Οι δημόσιες αρχές υποστηρίζουν σε μεγάλο βαθμό την αναθεώρηση της οδηγίας, ιδίως όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα και τον εύχρηστο χαρακτήρα των υποδομών, αλλά οι απόψεις διίστανται όσον αφορά τους υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη των υποδομών, ιδίως όσον αφορά τους στόχους που βασίζονται στον στόλο για τις υποδομές επαναφόρτισης.

Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής

Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχουν – ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Από τη μείωση των εκπομπών CO₂ και ατμοσφαιρικών ρύπων θα προκύψουν **κοινωνικά οφέλη**. Γενικά, οι επενδύσεις στην ποσότητα και την ποιότητα των υποδομών δεν θα οδηγήσουν άμεσα σε αύξηση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, την οποία μάλλον ευνοούν άλλες πολιτικές, όπως τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ για τα αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά. Ωστόσο, μόνο εάν είναι διαθέσιμες επαρκείς και διαλειτουργικές υποδομές που παρέχουν ελάχιστες υπηρεσίες στις καταναλώτριες και τους καταναλωτές, μπορεί να αναμένεται ότι τα οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών θα διεισδύσουν στην αγορά στον βαθμό που απαιτείται για την υλοποίηση του σχεδίου στόχων της ΕΕ για το κλίμα. Η μείωση του εξωτερικού κόστους των εκπομπών CO₂ εκτιμάται σε περίπου 445 δισ. EUR σε σχέση με το βασικό σενάριο για την περίοδο 2021-2050, εκφραζόμενη ως παρούσα αξία, ενώ η μείωση του εξωτερικού κόστους της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ανέρχεται εκτιμάται σε 75 δισ. EUR. Οι μειώσεις αυτές οφείλονται μεν σε άλλες πολιτικές, αλλά διευκολύνονται από τη χρήση των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Η προτιμώμενη επιλογή αναμένεται να έχει θετικό αντίκτυπο στην καινοτομία, ιδίως στον τομέα της ανάπτυξης οχημάτων και σκαφών χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, των καινοτόμων υπηρεσιών προς τους χρήστες και τις χρήστριες που βασίζονται σε κοινή υποδομή δεδομένων, των συναφών επιχειρηματικών μοντέλων αλλά και στην ανάπτυξη πιο καινοτόμων τεχνολογιών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού. Οι καινοτομίες αυτές αναμένεται να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας.

Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (εάν υπάρχει – ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών);

Το συνολικό κόστος των υποδομών, συμπεριλαμβανομένου του κόστους κεφαλαίου και λειτουργίας για πλήρως διαλειτουργικές και εύχρηστες υποδομές, αναμένεται να ανέλθει σε 67,1-70,5 δισ. EUR σε σύγκριση με το βασικό σενάριο κατά την περίοδο 2021-2050, εκφρασμένο ως παρούσα αξία, εκ των οποίων 60,3-63,7 δισ. EUR θα διατεθούν για οδικές υποδομές, 5,9 δισ. EUR για τις πλωτές μεταφορές και 0,9 δισ. EUR για τις αεροπορικές μεταφορές. Δεν υπάρχουν σημαντικές άμεσες αρνητικές επιπτώσεις σε οικονομικούς, κοινωνικούς ή περιβαλλοντικούς τομείς.

Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα;

Οι επιλογές πολιτικής αυξάνουν τη βεβαιότητα της μακροπρόθεσμης ζήτησης της αγοράς σε όλα τα κράτη μέλη, πράγμα που θα ωφελήσει γενικά όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή. Ιδίως στην αγορά ηλεκτροκίνησης, νέοι παράγοντες της αγοράς είναι συχνά ΜΜΕ οι οποίες θα ωφεληθούν από την ταχεία ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης βάσει της οδηγίας και από τις διατάξεις σχετικά με την κοινοχρησία δεδομένων μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης των κρατών μελών. Η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην εγκατάσταση και τη λειτουργία υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού θα αυξηθεί βάσει όλων των επιλογών πολιτικής, καθώς η αύξηση της ζήτησης για υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, ως αποτέλεσμα των προτύπων επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ των αυτοκινήτων και των ημιφορτηγών, αλλά και για των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, θα συμβάλει στην αύξηση της κερδοφορίας των δραστηριοτήτων και θα μειώσει παράλληλα το κόστος των τεχνολογιών.

Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις;

Το κόστος που θα αναλάβουν οι δημόσιες αρχές λόγω των απαιτήσεων για επανεξέταση και επικαιροποίηση των εθνικών πλαισίων πολιτικής (ΕΠΠ) και για υποβολή εκθέσεων σχετικά με την εφαρμογή είναι το ίδιο με αυτό

που προβλέπει το βασικό σενάριο. Στο βασικό σενάριο το κόστος αυτό εκτιμάται σε 3 400 000 EUR (126 000 EUR ανά κράτος μέλος) για κάθε κύκλο υποβολής εκθέσεων για τα εθνικά πλαίσια πολιτικής που έχει προγραμματιστεί ανά τριετία. Το κόστος παρακολούθησης μπορεί να αυξηθεί σε κάποιο βαθμό για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τη συμμόρφωση με τους αυστηρούς στόχους που έχουν καθοριστεί. Ωστόσο, το πρόσθετο κόστος σε σχέση με το βασικό σενάριο δεν μπορεί να προσδιοριστεί ποσοτικά, ενώ η παροχή τυποποιημένων μορφοτύπων δεδομένων, ψηφιοποιημένης διαβίβασης δεδομένων και κοινού συστήματος υποβολής εκθέσεων στα εθνικά σημεία πρόσβασης των κρατών μελών θα απλουστεύσει τη συνολική υποβολή εκθέσεων βάσει της οδηγίας. Οι επενδύσεις σε υποδομές αναμένεται να καλυφθούν σε μεγάλο βαθμό από ιδιωτικές επενδύσεις. Ωστόσο, ιδίως κατά την πρώιμη φάση ανάπτυξης της αγοράς, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να στηρίξουν οικονομικά ορισμένες από τις επενδύσεις της αγοράς με εντάσεις ενίσχυσης οι οποίες θα μειώνονται με την πάροδο του χρόνου. Έως το 2030, αναμένεται ότι οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να συνεισφέρουν 0,64 δισ. EUR ετησίως κατά μέσο όρο (41 % των συνολικών επενδύσεων). Για την περίοδο 2031-2050, η δημόσια στήριξη προβλέπεται να ανέλθει σε 0,45 δισ. EUR ετησίως κατά μέσο όρο (10 % των συνολικών επενδύσεων).

Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις;

Οι καταναλωτές και οι καταναλώτριες θα αποκτήσουν πρόσβαση σε επαρκείς και πλήρως διαλειτουργικές υποδομές, συναφείς πληροφορίες και υπηρεσίες που θα καταστήσουν πιο άνετες και προβλέψιμες τις μετακινήσεις με οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών σε ολόκληρη την ΕΕ, καθώς θα αντιμετωπιστούν τα ζητήματα της εξασφάλισης, αφενός, πλήρους ενημέρωσης των χρηστών και των χρηστριών και, αφετέρου, επαρκών επιλογών όσον αφορά τους τρόπους πληρωμής. Ωστόσο, τα οφέλη αυτά δεν μπορούν να προσδιοριστούν ποσοτικά.

Αναλογικότητα

Καμία από τις επιλογές πολιτικής δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των συνολικών στόχων πολιτικής. Η προτεινόμενη παρέμβαση διασφαλίζει τη χρήση επαρκών υποδομών για την επαναφόρτιση και τον ανεφοδιασμό οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, πράγμα αναγκαίο για την υλοποίηση των φιλόδοξων στόχων για το κλίμα και την ενέργεια έως το 2030, καθώς και του συνολικού στόχου, που είναι η επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050.

Δ. Παρακολούθηση

Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;

Η πολιτική θα επανεξεταστεί στα τέλη του 2026 για να αξιολογηθεί το επίπεδο ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε σχέση με τη διάδοση της χρήσης οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών και τις τεχνολογικές εξελίξεις, ιδίως στις πλωτές και τις αεροπορικές μεταφορές, αλλά και στις σιδηροδρομικές μεταφορές, προκειμένου να προσδιοριστεί η ανάγκη για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στους εν λόγω τομείς.