



Brüssel, 14.7.2021
SWD(2021) 632 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus,
milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse
kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/94/EL

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

Kommenteeritud kokkuvõte

Mõjuhinnang ettepaneku kohta, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta

A. Vajadus meetmete järele

Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?

Vastuseks komisjoni Euroopa rohelises kokkuleppes ja kliimaeesmärgi kavas seatud kõrgematele 2030. aasta kliimaeesmärkidele kinnitatakse säästva ja aruka liikuvuse strateegias vajadust kiirendada ruttu vähese heitega ja heiteta sõidukite ja laevade kasutuselevõttu. Selle toetamiseks läheb vaja piisavalt tihedat ja laialdast üldkasutatavat laadimis- ja tankimistaristu võrgustikku. Hindamine näitas, et direktiiv ei ole sobiv sellise laadimis- ja tankimistaristu seisukohast, mis on vajalik vastuseks 2030. aasta kõrgematele kliimaeesmärkidele. Praeguse direktiivi sätete puudustest on tingitud järgmised põhiprobleemid: 1) direktiivi alusel liikmesriikide taristu kavandamisel puudub keskmiselt vajalik ambitsioonikus ja sidusus, mille tõttu on taristu ebapiisav ja ebaühtlaselt jaotunud; 2) jätkuvalt esineb koostalitlusvõimega seotud probleeme, mis puudutavad füüsilisi ühendusi ja sidestandarddeid, sealhulgas elektrivõrguga ühendamist, ning 3) läbipaistva tarbijateabe ja kergesti kasutatavate maksesüsteemide puudumine, mis mõjutab omaksvõttu kasutajate seas. Ilma täiendava ELi tasandi sekkumiseta võib sellise koostalitlusvõimelise, kergesti kasutatava laadimis- ja tankimistaristu puudumine tõenäoliselt takistada vähese heitega ja heiteta sõidukite ja laevade turu vajalikku kasvu, pidades silmas 2030. aasta kõrgemaid kliimaeesmärke.

Mida tuleks saavutada?

Selleks et aidata saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus ja anda panus õhusaaste vähendamisse, püütakse käesoleva algatusega tagada kogu ELis kättesaadav ja kasutatav tihe ja laiaulatuslik alternatiivkütuste taristu. Kõik alternatiivkütustel töötavate sõidukite (sealhulgas laevade ja õhusõidukite) kasutajad peavad saama kogu ELis vabalt ringi liikuda, mida võimaldavad sellised põhitariidid nagu kiirteed, sadamad ja lennujaamad. Erieesmärgid on järgmised: 1) minimaalse taristu tagamine, et toetada alternatiivkütustel töötavate sõidukite nõutavat kasutuselevõttu kõigi transpordiliikide puhul ja kõigis liikmesriikides ELi kliimaeesmärgi täitmiseks, 2) taristu täieliku koostalitlusvõime kindlustamine ning 3) tervikliku kasutajateabe ja piisavate maksevõimaluste tagamine.

Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiarsus)?

Täielik ühenduvus ja tõrgeteta kasutuskogemus vähese heitega ja heiteta sõidukite ja laevade transpordivõrgus, mis tagatakse piisava ja täielikult koostalitlusvõimelise piiriülese taristu kaudu, on selle eeldus, et saavutada Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärk vähendada kasvuhoonegaaside heidet transpordisektoris ning arendada välja ELi ühine transporditurg. Neid eesmärke on võimalik saavutada ainult Euroopa ühise õigusraamistiku abil. Direktiivi muutmine aitab kaasa sõidukipargi, laadimis- ja tankimistaristu ning kasutajateabe ja teenuste sidusale arendamisele ja kasutuselevõtule.

B. Lahendused

Millised on poliitikavariandid eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis miks?

Analüüsiti kolme poliitikavarianti, mille kõigiga tagatakse 2030. aastaks ja pärast seda piisava, koostalitlusvõimelise ja kasutajasõbraliku laadimis- ja tankimistaristu olemasolu, et toetada vähese heitega ja heiteta sõidukite kasutuselevõttu. Kõik variandid hõlmavad kohustuslike kasutuselevõttueesmärke riiklikul tasandil, kuid erinevad selle taristu asukoha määramise, füüsiliste ühenduste ja sideprotokollide ühtlustamise taseme ning tarbijatele pakutava teabe ja osutatavate teenuste osas. Eelistatud on poliitikavariant 2, kuna sellega tagatakse piisavas ulatuses üldine taristu ja piisav taristu TEN-T võrgus ning võimaldatakse samas liikmesriikidele taristu täpse asukoha ja läbilaskevõime osas teatud paindlikkust. Lisaks on tagatud täielik koostalitlusvõime ja kasutajate juurdepääs kogu asjakohasele teabele ja teenustele.

Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?

Eelistatud poliitikavarianti 2 toetavad autotööstus, paljud laadimis- ja tankimistaristu tootjad ja käitajad, elektrisektor ning paljud kodanikuühiskonna ühendused, kuigi kvantitatiivsete nõuete suhtes ollakse eriarvamusel. Sadamad ja lennujaamad väljendasid aga muret seoses täiendavate kuludega, mis on seotud eelkõige kaldaäärse elektritoite ja seisvate õhusõidukite elektrivarustuse taristu pakkumisega. Ametiasutused toetavad suures osas direktiivi muutmist, eelkõige seoses koostalitlusvõime ja kasutajasõbralikkusega, kuid kohustuslike kasutuselevõttueesmärkide puhul arvamused erinevad, eelkõige seoses sõidukipargipõhiste laadimistaristu eesmärkidega.

C. Eelistatud poliitikavariandi mõju

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?

Sotsiaalne kasu tuleneb CO₂ ja õhusaasteainete heitkoguste vähendamisest. Üldiselt ei too taristu kvantiteeti ja kvaliteeti tehtavad investeeringud otseselt kaasa vähese heitega ja heiteta sõidukite laialdasemat kasutuselevõttu, mis on pigem tingitud muudest poliitikameetmetest, näiteks sõiduautode ja kaubikute CO₂-heite normidest. Kuid ainult juhul, kui on olemas piisav ja koostalitlusvõimeline taristu, mis pakub tarbijatele miinimumteenuseid, võib eeldada, et sõidukid jõuavad turule sellises ulatuses, mis on vajalik ELi kliimaeesmärkide saavutamiseks. CO₂-heite väliskulud vähenevad võrreldes lähtestsenaariumiga ajavahemikul 2021–2050 nüüdisväärtuses väljendatuna hinnanguliselt ligikaudu 445 miljardit eurot, samal ajal kui õhusaaste väliskulud vähenevad 75 miljardit eurot. Selline vähenemine on ajendatud teistest poliitikameetmetest, kuid seda võimaldab taristu kasutuselevõtmine. Eelistatud variandil peaks olema positiivne mõju innovatsioonile, eelkõige vähese heitega ja heiteta sõidukite ja laevade arendamise, ühisel andmetaristul põhinevate uuenduslike kasutajateenuste, seonduvate ärimudelite, kuid ka uuenduslikumate laadimis- ja tankimistehnoloogiate arendamise valdkonnas. Need uuendused tugevdavad tõenäoliselt Euroopa tööstuse konkurentsivõimet.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?

Taristu kogukulud, sealhulgas täielikult koostalitlusvõimelise ja kasutajasõbraliku taristu kapitali- ja käitamiskulud, peaksid ajavahemikul 2021–2050 ulatuma nüüdisväärtuses väljendatuna 67,1–70,5 miljardi euroni, millest 60,3–63,7 miljardit eurot maanteetaristu, 5,9 miljardit eurot veetranspordi ja 0,9 miljardit eurot lennunduse valdkonnas. Olulist otsest negatiivset mõju majanduse, ühiskonna või keskkonna valdkonnas ei kaasne.

Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?

Poliitikavariandid suurendavad pikaajalise turunõudluse kindlust kõigis liikmesriikides. Sellest saavad üldiselt kasu kõik sellel turul tegutsevad ettevõtjad. Eelkõige elektromobiilsuse turul on uued turuosalised sageli väikesed ja keskmise suurusega ettevõtjad, kes saavad kasu direktiivi kohasest laadimistaristu kiirendatud kasutuselevõtust ning liikmesriikide juurdepääsupunktide kaudu andmete jagamist käsitlevatest sätetest. Laadimis- ja tankimistaristu paigaldamise ja käitamisega tegelevate ettevõtjate konkurentsivõime paraneb kõigi poliitikavariantide puhul, kuna suurenev nõudlus sõiduautode ja kaubikute, aga ka raskeveokite CO₂-heite normidest tingitud laadimis- ja tankimistavade järele toob kaasa tegevuse kasumlikkuse kasvu, mida täiendab tehnoloogiakulude vähenemine.

Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?

Riigiasutuste kulud, mis tulenevad riiklike poliitikaraamistike läbivaatamise ja ajakohastamise ning rakendamist käsitleva aruandluse nõuetest, on samad, mis lähtestsenaariumi puhul. Selle kohaselt ulatuvad need riiklikes poliitikaraamistikes iga kolme aasta tagant kavandatud aruandlusvooru puhul hinnanguliselt 3 400 000 euroni (126 000 eurot liikmesriigi kohta). Seirekulud võivad teataval määral suureneda seoses rangetele sihttasemetele vastavuse kontrollimist käsitlevate aruannetega. Täiendavaid kulusid võrreldes lähtestsenaariumiga ei ole siiski võimalik arvuliselt väljendada ning standarditud andmevormingud, digiteeritud andmete edastamine ja liikmesriikide juurdepääsupunktidele aruannete esitamise ühine süsteem lihtsustavad direktiivi kohast üldist aruandlust. Taristusse tehtavad investeeringud peaksid olema suures osas kaetud erainvesteeringutega. Eelkõige turu arengu varajases etapis peavad ametiasutused siiski rahaliselt toetama mõningaid turuinvesteeringuid, kusjuures toetuse osatähtsus peaks aja jooksul vähenema. Kuni 2030. aastani peaksid riigiasutused panustama keskmiselt 0,64 miljardit eurot aastas (41 % koguinvesteeringutest). Ajavahemikul 2031–2050 peaks avaliku sektori toetus olema keskmiselt 0,45 miljardit eurot aastas (10 % koguinvesteeringutest).

Kas on oodata muud olulist mõju?

Täieliku kasutajateabe ja piisavate maksevõimaluste tagamise käsitlemisega saavad tarbijad juurdepääsu piisavale ja täielikult koostalitlusvõimelisele taristule ning seotud teabele ja teenustele, mis muudab vähese heitega ja heiteta sõidukitega reisimise ELis mugavamaks ja prognoositavamaks. Neid eeliseid ei saa siiski arvuliselt väljendada.

Proportsionaalsus

Ükski poliitikavariant ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik üldiste poliitiliste eesmärkide saavutamiseks. Kavandatud meetmega tagatakse liidus piisav taristu alternatiivkütustel töötavate sõidukite laadimiseks ja tankimiseks, mis on vajalik selleks, et saavutada 2030. aasta kõrgemad kliima- ja energiaeesmärgid ning üldine eesmärk saada 2050. aastaks kliimanetraalseks.

D. Järeelmeetmed

Millal poliitika läbi vaadatakse?

Kõnealune poliitika vaadatakse läbi 2026. aasta lõpus, et hinnata alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu taset seoses vähese heitega ja heiteta sõidukite kasutuselevõtu ning tehnoloogia arenguga, eelkõige veetranspordi ja lennunduse, kuid ka raudteetranspordi valdkonnas, et määrata kindlaks vajadus alternatiivkütuste taristu järele nendes sektorites.