

Brüsszel, 2021.7.14.
SWD(2021) 632 final

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE
az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU
európai parlamenti és tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről

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

Összefoglaló
Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv felülvizsgálatára irányuló javaslat hatásvizsgálata
A. A fellépés szükségessége
Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?
Az európai zöld megállapodásban és a Bizottság éghajlat-politikai céltervében meghatározott, 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlatvédelmi törekvésre adott válaszlépésként a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia megerősíti, hogy mielőbb fel kell gyorsítani az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek és hajók elterjedését. Ennek támogatásához a nyilvános elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kellően sűrű, kiterjedt hálózatra van szükség. Az értékelés rámutatott, hogy az irányelv nem alkalmas arra, hogy támogassa a 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlatvédelmi törekvés következtében szükségessé vált elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kialakítását. A jelenleg hatályos irányelv rendelkezéseinek hiányosságai miatt főként a következők jelentenek problémát: 1. a tagállamok irányelv szerinti infrastruktúra-tervezéséből általában hiányzik a szükséges ambíciószint és koherencia, ami egyenlőtlen eloszlású infrastruktúrát eredményez; 2. továbbra is felderülnek átjárhatósággal kapcsolatos problémák a fizikai összeköttetések és a kommunikációs szabványok – többek között a villamosenergia-hálózattal való összeköttetés – tekintetében, valamint 3. a fogyasztók átlátható tájékoztatásának és a könnyen használható fizetési rendszereknek a hiánya, ami befolyásolja a gépjárműhasználók általi elfogadást. További uniós szintű beavatkozás nélkül az átjárható, könnyen használható elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra hiánya – a 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlatvédelmi törekvésre tekintettel – valószínűleg akadályozni fogja az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek és hajók szükséges piaci növekedését.
Mit kellene elérni?
Ez a kezdeményezés – a klímasemlegesség 2050-ig történő megvalósításához, valamint a levegőszennyezés csökkentéséhez való hozzájárulás érdekében – annak biztosítására törekszik, hogy az EU egészében rendelkezésre álljon és igénybe vehető legyen az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának sűrű, kiterjedt hálózata. Az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek (beleértve a hajókat és a légi járműveket is) valamennyi használójának könnyen kell közlekednie az EU egész területén, amit a kulcsfontosságú infrastruktúra, például az autópályák, a kikötők és a repülőterek tesznek lehetővé. A konkrét célkitűzések a következők: 1. minimális infrastruktúra biztosítása az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek valamennyi közlekedési módban és valamennyi tagállamban szükséges elterjedésének támogatásához az EU éghajlat-politikai célkitűzésének teljesítése érdekében, 2. az infrastruktúra teljes átjárhatóságának biztosítása és 3. a gépjárműhasználók teljes körű tájékoztatása és megfelelő fizetési lehetőségek biztosítása.
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?
Az európai zöld megállapodás közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére vonatkozó célja teljesítésének és a közös uniós közlekedési piac kialakításának előfeltétele az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek és hajók európai közlekedési hálózatán belüli teljes konnektivitás és zavartalan gépjárműhasználói élmény, amelyet az elegendő mennyiségű infrastruktúra és az infrastruktúra határokon átnyúló teljes átjárhatósága biztosít. Ezek a célkitűzések csak közös európai jogalkotási kerettel érhetők el. Az irányelv felülvizsgálata hozzá fog járulni a járműflották, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra, valamint a gépjárműhasználóknak nyújtott tájékoztatás és szolgáltatások következetes fejlesztéséhez és bevezetéséhez.
B. Megoldások
Milyen alternatívák kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?
Három olyan szakpolitikai alternatíva vizsgálatára került sor, amelyek mindegyike biztosítja, hogy elegendő, átjárható és felhasználóbarát elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra álljon rendelkezésre az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek 2030-ig és azt követően történő elterjedésének támogatásához. Mindhárom alternatíva tartalmaz nemzeti szinten kötelező kiépítési célokat, de az említett infrastruktúra helyének előírása, a fizikai csatlakozók és a kommunikációs protokollok harmonizálásának szintje, valamint a fogyasztóknak nyújtandó tájékoztatás és szolgáltatások tekintetében eltér. Az előnyben részesített választási lehetőség a 2. szakpolitikai alternatíva, mivel összességében elegendő mennyiségű infrastruktúrát, valamint a TEN-T hálózaton belül is elegendő infrastruktúrát biztosít, ugyanakkor rugalmasságot hagy a tagállamok számára az infrastruktúra pontos helye és kapacitása tekintetében. Ezen túlmenően biztosított a teljes átjárhatóság, valamint a gépjárműhasználók valamennyi releváns információhoz és szolgáltatáshoz való hozzáférése.

Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja? Az előnyben részesített szakpolitikai alternatívát (a 2. szakpolitikai alternatívát) a gépjárműipar, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra számos gyártója és üzemeltetője, a villamosenergia-ágazat és számos civil társadalmi szervezet támogatja, bár a mennyiségi követelmények tekintetében eltér az álláspontjuk. A kikötők és a repülőterek azonban aggodalmukat fejezték ki a kapcsolódó infrastruktúra biztosításának járulékos költségei miatt, különösen a part menti energiaellátás és az álló légi járművek villamosenergia-ellátása tekintetében. A hatóságok messzemenően támogatják az irányelv felülvizsgálatát, különösen az átjárhatóság és a felhasználóbarát jelleg tekintetében, a kötelező kiépítési célok tekintetében azonban megosztottabbak, különösen az elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozó flottaalapú célok esetében.
C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai
Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei? A társadalmi előnyök a CO₂-kibocsátás és a levegőszennyező anyagok kibocsátásának csökkentéséből fakadnak. Az infrastruktúra mennyiségére és minőségére irányuló beruházások általában nem vezetnek közvetlenül az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek fokozottabb elterjedéséhez, amit inkább más szakpolitikák, például a személygépkocsikra és kisteherautókra vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások ösztönöznek. A járművek azonban várhatóan csak az EU éghajlat-politikai célterve szerinti célkitűzés eléréséhez szükséges mértékben jutnak piacra, amennyiben rendelkezésre áll a fogyasztók számára minimális szolgáltatásokat nyújtó, elegendő és átjárható infrastruktúra. A CO₂-kibocsátás külső költségeinek csökkenése a becslések szerint a 2021–2050 közötti időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – mintegy 445 milliárd EUR, míg a levegőszennyezés külső költségei 75 milliárd EUR-val csökkennek. Ezeket a csökkenéseket más szakpolitikák idézik elő, de az infrastruktúra elterjedése teszi lehetővé. Az előnyben részesített alternatíva várhatóan pozitívan befolyásolja az innovációt, különösen az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek és hajók fejlesztése, a közös adatinfrastruktúrára épülő innovatív gépjárműhasználati szolgáltatások, a kapcsolódó üzleti modellek, ugyanakkor az innovatívabb elektromos és egyéb töltési technológiák fejlesztése területén is. Ezek az innovációk valószínűleg versenyképesebbé teszik az európai ipart.
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)? Az infrastruktúra összköltsége, beleértve a teljes mértékben átjárható és felhasználóbarát infrastruktúra tőke- és üzemeltetési költségeit is, a 2021–2050 közötti időszakra vonatkozó alapforgatókönyvhöz képest – jelenértéken kifejezve – várhatóan 67,1–70,5 milliárd EUR-t tesz ki, amelyből 60,3–63,7 milliárd EUR a közúti infrastruktúrára, 5,9 milliárd EUR a vízi közlekedésre és 0,9 milliárd EUR a légi közlekedésre szánt összeg. Nincs jelentős közvetlen negatív hatása gazdasági, társadalmi vagy környezeti területen.
Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre? A szakpolitikai alternatívák minden tagállamban növelik a hosszú távú piaci kereslet biztonságát. Ez általában minden olyan vállalkozás számára előnyös lesz, amely ezen a piacon tevékenykedik. Különösen az elektromobilitás piacán az új piaci szereplők gyakran kkv-k, amelyek számára előnyös lesz az elektromos töltőinfrastruktúra irányelv szerinti gyorsított kiépítése, és számukra lesznek előnyösek a tagállami nemzeti hozzáférési pontokon keresztüli adatmegosztásra vonatkozó rendelkezések. Az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra telepítésével és üzemeltetésével foglalkozó vállalkozások versenyképessége minden szakpolitikai alternatíva szerint növekedni fog, mivel a személygépkocsikra és a kisteherautókra, valamint a nehézgépjárművekre vonatkozó CO₂-kibocsátási előírások miatt az elektromos és egyéb töltés iránti fokozottabb kereslet a műveletek jövedelmezőségének javulásához, valamint a technológiák csökkenő költségéhez vezet.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás? A nemzeti szakpolitikai keretek felülvizsgálatára és naprakésszé tételére, valamint a végrehajtásról szóló jelentéstételre vonatkozó követelmények miatt a hatóságokra háruló költségek megegyeznek az alapforgatókönyvben szereplő költségekkel. Az alapforgatókönyv szerint a hároméves időszakokra tervezett nemzeti szakpolitikai keretek szerinti jelentéstételi ciklusok mindegyike esetében ezek a költségek mintegy 3 400 000 EUR-t (tagállamonként 126 000 EUR-t) tesznek ki. A nyomkövetési költségek bizonyos mértékben növekedhetnek a szigorú céloknak való megfelelésről szóló jelentéstételhez. Az alapforgatókönyvhöz képest felmerülő járulékos költségek azonban nem számszerűsíthetők; a szabványosított adatformátumok, a digitalizált adattovábbítás és a tagállamok nemzeti hozzáférési pontjainak történő közös jelentéstétel rendszerének biztosítása egyszerűsíteni fogja az irányelv szerinti általános jelentéstételt. Az infrastrukturális beruházásokat várhatóan nagyrészt magánberuházások fogják fedezni. A hatóságoknak azonban – különösen a piacfejlesztés korai szakaszában – időarányosan csökkenő támogatási intenzitással kell pénzügyi támogatást nyújtaniuk a piaci beruházások egy részéhez. A hatóságoknak 2030-ig várhatóan évente átlagosan 0,64 milliárd EUR

hozzájárulást kell biztosítaniuk (ez az összes beruházás 41 %-a). A 2031–2050 közötti időszakban az állami támogatás előirányzott összege évente átlagosan 0,45 milliárd EUR (az összes beruházás 10 %-a) lesz.

Lesznek-e egyéb jelentős hatások?

A fogyasztók elegendő és teljesen átjárható infrastruktúrához, kapcsolódó információkhoz és szolgáltatásokhoz férnek majd hozzá, amelyek kényelmesebbé és kiszámíthatóbbá fogják tenni az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművekkel való utazást az EU területén, mivel az alternatíva ki fog térni a gépjárműhasználók teljes körű tájékoztatásának és a megfelelő fizetési lehetőségek biztosításának kérdésére. Ezek az előnyök azonban nem számszerűsíthetők.

Arányosság

A szakpolitikai alternatívák egyike sem lépi túl az átfogó szakpolitikai célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket. A javasolt beavatkozás biztosítja az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek elektromos és egyéb töltéséhez elegendő infrastruktúra Unión belüli elterjedését, amelyre a 2030-ra vonatkozó fokozott éghajlatvédelmi és energiapolitikai törekvés, valamint a klímasemlegesség 2050-ig történő elérésére irányuló átfogó célkitűzés teljesítéséhez van szükség.

D. További lépések

Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?

A szakpolitika felülvizsgálatára 2026 végén kerül sor annak értékelése céljából, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája milyen mértékben épül ki az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes gépjárművek elterjedésével, valamint a technológiai fejlesztésekkel összefüggésben, különösen a vízi közlekedés és a légi közlekedés, valamint a vasúti közlekedés területén, annak meghatározása érdekében, hogy ezekben az ágazatokban szükség van-e az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára.