



Briselē, 24.1.2013  
SWD(2013) 6 final

**KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS**  
**IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS**

*Pavaddokuments dokumentam*

**Priekšlikums direktīvai**

**par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu**

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

# KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

## IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS

### *Pavaddokuments dokumentam*

#### **Priekšlikums direktīvai**

#### **par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu**

### **1. VISPĀRĪGAIS KONTEKSTS**

1. Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”<sup>1</sup> secināts, ka gadījumā, ja netiks nodrošināts ievērojams alternatīvo degvielu patēriņš, mēs nespēsīm īstenot stratēģijas „Eiropa 2020” mērķus un 2050. gadam noteiktos mērķus klimata jomā. Tāpēc baltajā grāmatā ir paredzēts, ka Komisija izstrādās „ilgtspējīgu alternatīvo degvielu stratēģiju, tostarp arī atbilstošu infrastruktūru” (24. iniciatīva) un nodrošinās „pamatnostādnes un standartus attiecībā uz degvielas uzpildes infrastruktūru” (26. iniciatīva).
2. Pamatojoties uz apspriešanos ar ieinteresētajām personām un uz iegūtajām zināšanām, Komisija ir noteikusi alternatīvās degvielas, kuras ilgtermiņā varētu aizstāt naftu.
3. Alternatīvo degvielu ieviešanu kavē 1) augstās transportlīdzekļu cenas, 2) nepietiekama popularitāte patērētāju vidū un 3) apstākļi, ka vairāku tirgus nepilnību dēļ nav nodrošināta uzlādes/uzpildes infrastruktūra.
4. Iepriekšējās iniciatīvas bija vērstas uz degvielas ražošanu, transportlīdzekļu tehnoloģiju un tirdzniecību, bet tajās netika aplūkots jautājums par vajadzīgās infrastruktūras izveidi.
5. Projektu un politikas pasākumu *ex post* novērtējumi liecina, ka būtisks šķērslis ir uzlādes/uzpildes infrastruktūras trūkums un tirgus dalībnieku nespēja nodrošināt šo infrastruktūru. Ja šis šķērslis netiks novērsts, pastāv risks, ka visi pārējie pasākumi būs neefektīvi.
6. Šī situācija jo īpaši ietekmē trīs alternatīvās transportlīdzekļu degvielas, proti, elektroenerģiju, ūdeņradi un dabasgāzi (sašķidrināto dabasgāzi un saspiesto dabasgāzi). Tā mazāk attiecas uz citām būtiskām naftas alternatīvām — biodegvielām un sašķidrināto naftas gāzi.

### **2. PROBLĒMAS RAKSTUROJUMS**

7. Ietekmes novērtējumā secināts, ka, pamatojoties uz prognozēto tirgus attīstību, domājams, ka ar elektroenerģiju, ūdeņradi un dabasgāzi (sašķidrināto dabasgāzi un saspiesto dabasgāzi) darbināmajiem transportlīdzekļiem paredzētā infrastruktūra būs nepietiekama, lai apmierinātu pieprasījumu, ko radītu šādu transportlīdzekļu plaša ieviešana tirgū. Turpmākajā tekstā ir sniegta šā „minimālā” tīkla definīcija.

---

<sup>1</sup> COM(2011) 144 galīgā redakcija.

### *Elektrotransportlīdzekļi*

8. Elektrotransportlīdzekļiem paredzētajam minimālajam tīklam būtu jānodrošina:
  - ražošanas kritiskā masa, kas ir vajadzīga apjomradītu ietaupījumu sasniegšanai;
  - prognozējamā elektrotransportlīdzekļu proporcija 6–8 % apmērā no 2020. gadā pārdoto transportlīdzekļu kopskaita.
9. Iepriekšminētie kritēriji paredz, ka 2020. gadā Eiropas Savienībā orientējoši tiks izmantoti 4 miljoni elektrotransportlīdzekļu, kas ir mazāk nekā puse no dalībvalstu paziņoto mērķu summas.
10. Elektrotransportlīdzekļus galvenokārt izmantos pilsētās, tāpēc Savienībā tie būs izplatīti atbilstīgi dalībvalstu urbanizācijas līmenim. Tirdzniecības pārbaudes ir apliecinājušas, ka katram elektrotransportlīdzeklim ir vajadzīgi divi uzlādes punkti (mājās un darbā), un vismaz 10 % no kopējā uzlādes punktu skaita būtu jābūt publiski pieejamiem, lai novērstu bažas par to izmantošanas iespējām.

### *Ar ūdeņradi darbināmi transportlīdzekļi*

11. Attiecībā uz ūdeņradi pirmais pasākums ceļā uz tirdzniecības atvēršanu būtu pašreizējo un plānoto uzpildes staciju savienošana.

*Sašķīdinātās dabasgāzes izmantošana kuģos un saspiestās dabasgāzes un sašķīdinātās dabasgāzes izmantošana transportlīdzekļos*
12. TEN-T pamattīkla 83 jūras ostas ir svarīgākās vietas sašķīdinātās dabasgāzes izmantošanai kuģošanā. Ar sašķīdinātās dabasgāzes infrastruktūru aprīkojot arī iekšzemes ūdensceļus un sauszemes ceļu transporta koridorus un izveidojot pietiekami lielu skaitu ar saspiesto dabasgāzi darbināmu transportlīdzekļu uzpildes staciju, tiktu nodrošināts arī šo transporta veidu pietiekams aptvērums.

## 3. PAMATCĒLOŅI

13. Komisija ir noteikusi divus svarīgākos problēmu pamatcēloņus:
  - pašreizējo uzlādes/uzpildes aprīkojumu nav iespējams savienot, un tas nav sadarbspējīgs ar visiem saistītajiem ar alternatīvo degvielu darbināmajiem transportlīdzekļiem/kuģiem. Tīkla izveidošanai vajadzīgā tehnoloģija būtībā ir izstrādāta. Tomēr spēkā esošie standarti nav vienoti Savienības mērogā, **tādējādi atturot iespējamās ieguldītājus infrastruktūrā, transportlīdzekļu ražotājus un patērētājus. Tas rada iekšējā tirdzniecības sadrumstalotību;**
  - Ieguldījumu nedrošība kavē elektroenerģijai, ūdeņradim un dabasgāzei (sašķīdinātajai dabasgāzei un saspiestajai dabasgāzei) paredzētās uzlādes/uzpildes infrastruktūras ieviešanu. Uzņēmējdarbības argumentācija alternatīvo degvielu infrastruktūras nodrošinātājiem vēl nav sagatavota. **Ir jānovērš transportlīdzekļu ražotāju, infrastruktūras nodrošinātāju, valsts iestāžu un galalietotāju vidū pastāvošās saskaņošanas nepilnības. Lai izklūtu no šā strupceļa, šķiet, ir vajadzīgas iniciatīvas, kas īpaši paredzētas infrastruktūras atbalstam.**

## 4. SUBSIDIARITĀTES ANALĪZE

14. Savienības tiesības rīkoties transporta jomā ir noteiktas Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) VI sadaļas 90. un 91. pantā.

15. Šajā jomā būtu vajadzīga Savienības iniciatīva, jo dalībvalstu rīcībā nav instrumentu, lai nodrošinātu Savienības mēroga saskaņošanu attiecībā uz infrastruktūras tehniskajām specifikācijām un ieguldījumu veikšanas laiku.
16. Transportlīdzekļu un aprīkojuma ražotājiem ir jāveic liela mēroga ražošana vienotajam Savienības tirgum, tāpēc ir jānodrošina, lai viņi varētu paļauties uz saskanīgu procesu attīstību dalībvalstīs. Līdzīgā kārtā patērētāji un transporta lietotāji ir ieinteresēti Eiropas mēroga mobilitātē.
17. Ierosinātā darbība attiecas tikai uz diviem transporta veidiem (autotransportu un ūdenstransportu), kuriem vajadzīgā minimālā tīkla izveide nav iespējama bez Savienības atbalsta. Šīs nozares veido vairāk nekā 80 % no transporta veidu sadalījuma kravas un pasažieru pārvadājumu jomā. Šajās nozarēs alternatīvās degvielas ir noderīgas, lai mazinātu atkarību no naftas, kā arī ierobežotu siltumnīcefekta gāzu un piesārņojošo vielu emisijas.

## 5. ES INICIATĪVAS MĒRĶI

18. Savienība ir vienojusies par saistošiem mērķiem attiecībā uz atjaunojamo energoavotu daļu transporta degvielu jomā (10 % līdz 2020. gadam) un uz autotransporta degvielu CO2 intensitāti (-6 % līdz 2020. gadam). Baltajā grāmatā, kas tika pieņemta 2011. gadā, ir paredzēts līdz 2050. gadam samazināt CO2 emisijas par 60 %, nosakot arī prasību nodrošināt ievērojamu alternatīvo degvielu patēriņu.
19. Šīs iniciatīvas vispārējais mērķis ir pašreizējā ekonomiskajā situācijā nodrošināt pietiekami plašu infrastruktūras tīklu, tādējādi veicinot baltajā grāmatā paredzēto ar alternatīvajām degvielām darbināmo transportlīdzekļu un kuģu ieviešanu tirgū.
20. Vispārējo mērķi var dalīt konkrētākos mērķos (1. tabula).

1. tabula. Problēmas struktūra: problēmas cēloņu un mērķu apzināšana

Problēma	Vispārējais mērķis
Pamatojoties uz plānotajiem dalībvalstu ieguldījumiem, domājams, ka elektroenerģijai, ūdeņradim un dabasgāzei (sašķidrinātajai dabasgāzei un saspiestajai dabasgāzei) paredzētā alternatīvo degvielu infrastruktūra nebūs pietiekama, lai nodrošinātu alternatīvo degvielu ieviešanu tirgū.	Šīs iniciatīvas vispārējais mērķis ir pašreizējā ekonomiskajā situācijā nodrošināt pietiekami plašu infrastruktūras tīklu, tādējādi veicinot baltajā grāmatā paredzēto ar alternatīvajām degvielām darbināmo transportlīdzekļu un kuģu ieviešanu tirgū.
<b>Problēmas 1. cēlonis</b> Pašreizējo uzlādes/uzpildes aprīkojumu nav iespējams savienot, un tas nav sadarbspējīgs.	<b>1. konkrētais mērķis</b> Nodrošināt uzlādes/uzpildes aprīkojuma savienošanas iespēju un sadarbspēju.
<b>Problēmas 2. cēlonis</b> Ieguldījumu nedrošība kavē elektroenerģijai, ūdeņradim un dabasgāzei (sašķidrinātajai dabasgāzei un saspiestajai dabasgāzei) paredzētās uzlādes/uzpildes infrastruktūras ieviešanu.	<b>2. konkrētais mērķis</b> Nodrošināt ieguldījumu nedrošības samazināšanu tiktāl, lai pārtrauktu tirgus dalībnieku vidū vērojamo „nogaidīšanas un novērošanas” pieeju.

21. Ir noteikti šādi darbības mērķi:
  - (1) visas elektrotransportlīdzekļiem paredzētās uzlādes stacijas, transportlīdzekļiem paredzētās ūdeņraža un dabasgāzes (sašķidrinātās dabasgāzes un saspiestās dabasgāzes) uzpildes stacijas, kā arī kuģiem

paredzētās sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes iekārtas ir savienojamas un sadarbspējīgas;

- (2) elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu skaits sasniedz 1. tabulā norādītās vērtības, un vismaz 10 % no tiem ir publiski pieejami;

**2. tabula. Minimālais elektrotransportlīdzekļu uzlādes punktu skaits katrā dalībvalstī (tūkstošos)**

DV	Uzlādes punktu skaits	Publiski pieejamo uzlādes punktu skaits
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) pašreizējās ūdeņraža uzpildes stacijas 2020. gadā ir savienotas ar *TEN-T* pamattīkla starpniecību, un maksimālais attālums starp stacijām ir 300 km;
- (4) kuģiem paredzētās sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes iekārtas 2020. gadā ir pieejamas visās *TEN-T* pamattīkla jūras ostās;
- (5) kuģiem paredzētās sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes iekārtas 2020. gadā ir pieejamas visās *TEN-T* pamattīkla iekšzemes ostās;

- (6) autotransportam paredzētās sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes stacijas 2020. gadā ir pieejamas *TEN-T* pamattīklā, un maksimālais attālums starp stacijām ir 400 km;
- (7) ir izveidoti publiski pieejami saspīestās dabasgāzes uzpildes punkti, starp kuriem maksimālais attālums ir 150 km, lai 2020. gadā Savienības teritorijā varētu pārvietoties ar transportlīdzekļiem, kas darbināmi ar saspīesto dabasgāzi.

## **6. POLITIKAS IESPĒJAS**

22. Komisija veica plašu apspriešanos ar ieinteresētajām personām par dažādām politikas iespējām. Tika veikta iespējamo variantu iepriekšēja pārbaude, pamatojoties uz šādiem kritērijiem: saskanība ar vispārējiem, konkrētajiem un darbības mērķiem, tehnoloģiju neitralitāte un īstenojamība.
23. Papildus pamatscenārijam, kas neparedz nekādas politikas izmaiņas, Komisija ir noteikusi un padziļināti izskatījusi trīs politikas iespējas.

### **6.1. Pirmā politikas iespēja**

24. Pirmā politikas iespēja paredz nākotni bez papildu politikas intervences nolūkā mazināt pašreizējās tendences (scenārijs „nekādas politikas izmaiņas”). Tajā ņem vērā visas spēkā esošās likumdošanas un politikas iniciatīvas, valstu paziņojumus par infrastruktūras ieviešanu un iepriekšējo Savienības un dalībvalstu programmu un stimulu turpināšanu.

### **6.2. Otrā politikas iespēja**

25. Savienība sagatavos ieteikumus par standartu piemērošanu alternatīvu degvielu infrastruktūrai. Tā sagatavos ieteikumus, kuros izklāstīs pamatkritērijus un orientējošos mērķus attiecībā uz elektroenerģijas, ūdeņraža un dabasgāzes (sašķidrinātās dabasgāzes un saspīestās dabasgāzes) infrastruktūras ieviešanu.

### **6.3. Trešā politikas iespēja**

26. Savienība dalībvalstīm noteiks prasības saistībā ar alternatīvo degvielu infrastruktūru. Tā arī paredzēs pamatkritērijus attiecībā uz minimālo infrastruktūras aptvērumu, kā arī saistošus mērķus attiecībā uz attīstītākajām degvielu tehnoloģijām (elektroenerģija un sašķidrinātā dabasgāze ūdenstransportam). Mērķi attiecībā uz autotransportam paredzēto ūdeņradi un dabasgāzi (sašķidrināto dabasgāzi un saspīesto dabasgāzi) būtu orientējoši.

### **6.4. Ceturtā politikas iespēja**

27. Savienība dalībvalstīm noteiks prasības saistībā ar alternatīvo degvielu infrastruktūru. Tajā pašā laikā tā paredzēs pamatkritērijus attiecībā uz minimālo infrastruktūras aptvērumu, kā arī saistošus mērķus attiecībā uz autotransportam paredzēto elektroenerģiju, ūdeņradi, sašķidrināto dabasgāzi un saspīesto dabasgāzi un ūdenstransportam paredzēto sašķidrināto dabasgāzi.
28. Piemērojot jebkuru no politikas iespējām, Savienības tiesību aktos paredzētu prasības, kas attiektos tikai uz minimālo skaitu un tehniskajiem standartiem. Tādējādi dalībvalstis pieņemtu lēmumu par regulējumu, teritorijas noteikšanu un citiem īstenošanas pasākumiem.

## 7. IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

### *Ekonomiskā ietekme*

29. Šo politikas iespēju mērķis ir nodrošināt pamatnosacījumus ar alternatīvām degvielām darbināmu transportlīdzekļu un kuģu ieviešanai tirgū, bet to nav iespējams īstenot bez citu iniciatīvu kopuma, kas veido daļu no vispārējās stratēģijas.
30. Novērtējuma pamatā ir modelēšanas rezultāti, kas skaitliskā veidā izsaka politikas priekšlikuma nodrošinātos „tiešos” vai „atsevišķos” ieguvumus, kā arī citu pētījumu sniegtie pierādījumi par plašāku ietekmi, aplūkojot to kopā ar citām spēkā esošajām vai plānotajām iniciatīvām ar alternatīvajām degvielām darbināmo transportlīdzekļu popularizēšanas jomā.
31. Infrastruktūras ieviešanas „atsevišķās” izmaksas ir norādītas 3. tabulā.

3. tabula. Aplēstās ieguldījumu izmaksas atbilstīgi katrai politikas iespējai<sup>2</sup>

	Papildu uzlādes punktu/uzpildes staciju skaits	Otrā politikas iespēja	Trešā politikas iespēja	Ceturrtā politikas iespēja
	<i>Tūkstoši</i>	<i>Miljoni eiro</i>		
<b>Elektroenerģija</b>				
<b>(Kopā)</b>	<b>8 000</b>	<b>3 984</b>	<b>7 968</b>	<b>7 968</b>
90 % privātu	7 200	1 872	3 744	3 744
10 % publiski pieejamu	800	2 112	4 224	4 224
<b>Ūdeņradis</b>	<b>0,143</b>	-	-	<b>230</b>
<b>Sašķidrinātā dabasgāze kuģiem</b>	<b>0,139</b>	<b>1 140</b>	<b>2 085</b>	<b>2 085</b>
<b>Sašķidrinātā dabasgāze kravas automobiļiem</b>	<b>0,144</b>	-	-	<b>58</b>
<b>Saspiestā dabasgāze transportlīdzekļiem</b>	<b>0,654</b>	-	-	<b>164</b>
Aplēstās infrastruktūras ieviešanas ieguldījumu izmaksas		5 124	10 053	10 505
Aplēstās modernizēšanas izmaksas		-	45–50	90–100
<b>Aplēstās kopējās ieguldījumu izmaksas</b>		<b>5 124</b>	<b>10 103</b>	<b>10 605</b>

32. **Dalībvalstis varētu nodrošināt īstenošanu ar dažādu pasākumu palīdzību** (piemēram, būvniecības noteikumi, prasības autostāvvietu atļauju izsniegšanai, uzņēmumu ekoloģisko raksturlielumu sertifikācija, sašķidrinātās dabasgāzes uzņēmumu un ostu iestāžu sadarbības veicināšana), **kas ne vienmēr rada vajadzību piesaistīt publisko finansējumu.**
33. **Izmaksu un ieguvumu analīzes** pieejā nav ņemti vērā ieguvumi, ko rada samazināta atkarība no naftas, uzlabota konkurētspēja un labāka iekšējā tirgus darbība. Tomēr pat ceturrtās politikas iespējas gadījumā, salīdzinot infrastruktūras ieviešanas izvēles sniegtos ieguvumus ar citu iespējamu politikas programmu izmaksām, iegūtā attiecība visās dalībvalstīs ir augstāka par 1,5.
34. Svarīgākā makroekonomiskā ietekme būtu saistīta ar samazinātu naftas patēriņu un ietaupītām izmaksām par degvielu. Degvielas izdevumu ietaupījums desmitgadēs no 2010. līdz 2030. gadam pakāpeniski palielinās no aptuveni 610 miljoniem eiro 2020. gadā līdz aptuveni 2,3 miljardiem eiro 2030. gadā (īstenojot otro politikas iespēju), no 1,7 miljarda eiro 2020. gadā līdz 4,6 miljardiem eiro 2030. gadā (īstenojot trešo politikas iespēju) un no 4,2 miljardiem eiro 2020. gadā līdz

<sup>2</sup> Aplēstā vienības cena par viedo privāto uzlādes punktu ir aptuveni EUR 520, savukārt publiski pieejama uzlādes punkta aplēstās izmaksas ir aptuveni EUR 5280. Ūdeņraža uzpildes stacijas izmaksas ir EUR 1,6 miljoni. Vienības cena par nelielu kuģiem paredzētu degvielas uzpildes iekārtu ir EUR 15 miljoni, bet sašķidrinātās dabasgāzes uzpildes stacijas izmaksu aplēse ir EUR 400 000.



9,3 miljardiem eiro 2030. gadā (īstenojot ceturto politikas iespēju). Pakāpeniski palielinās arī aplēstais kopējais energoapgādes drošības ieguvums.

35. Galvenā atšķirība starp otro un trešo politikas iespēju makroekonomiskās ietekmes ziņā ir dažāda vienādu rezultātu sasniegšanas varbūtība, izmantojot ieteikumus vai pilnvaras. Otrās politikas iespējas efektivitāti uzskata par daudz mazāku šādu iemeslu dēļ:

- daudzām dalībvalstīm ir vērienīgi plāni, bet tās nav uzņēmušās saistības. Līdz ar to patērētāji un ieguldītāji ir nenoteiktā situācijā, un tiek kavēta ieviešana tirgū;
- ir jānovērš strupceļš dažādu tirgus dalībnieku attiecībās. **To iespējams panākt, tikai uzņemoties ticamas saistības, kuras nenodrošina dalībvalstu plāni, rūpniecības pārstāvju brīvprātīgas vienošanās un Savienības ieteikumi. Tirgus dalībnieki ir informēti par iepriekšējām šajā jomā pieņemtajām nesaistošajām iniciatīvām, kuras nesniedza plānoto rezultātu (piemēram, Biodegvielu direktīva<sup>3</sup>).**

36. Atšķirība starp trešo politikas iespēju un ceturto politikas iespēju ir mazāka ūdeņraža uzpildes tīkla ieviešanas varbūtība, īstenojot trešo politikas iespēju. Ceturtās politikas iespējas nodrošinātie lielie potenciālie ieguvumi ir jānovērtē salīdzinājumā ar salīdzinoši mazajām papildu ieguldījumu izmaksām.

#### *Sociālā ietekme*

37. Ietekmes novērtējumā secināts, ka ieguldījumi infrastruktūras izveidē tiktu veikti galvenokārt Eiropā, radot tiešus ekonomiskus ieguvumus nozarēm, kuras ir iesaistītas infrastruktūras izveidē.

38. Ieguldījumi būvniecības, ražošanas, elektroenerģijas, informācijas un komunikāciju tehnoloģiju, novatorisku materiālu un datora lietojumprogrammu jomā nodrošinās papildu nodarbinātību, radot darbavietas cilvēkiem ar dažādām prasmēm. Pāreja uz jaunām kvalifikācijām autobūves un pārstrādes nozarēs ilgtermiņā nodrošinās nodarbinātības saglabāšanu.

#### *Ietekme uz vidi*

39. Izmantojot alternatīvās degvielas, iespējams nodrošināt lielus ieguvumus vides jomā. Īstenojot trešo politikas iespēju, samazinājums ir nedaudz lielāks salīdzinājumā ar ceturto, jo vidējā termiņā ar sašķidrināto dabasgāzi darbināmu kravas automobiļu (ceturtā politikas iespēja) radītās emisijas ir lielākas.

40. Īstenojot otro politikas iespēju, laikā līdz 2020. gadam NO<sub>x</sub> emisijas samazinās par 1,4 %, īstenojot trešo politikas iespēju, tās samazinās par 2,0 %, un, īstenojot ceturto politikas iespēju, — par 2,8 %. Līdzīgs modelis attiecas uz daļiņu emisijām. Samazinās arī ārējās izmaksas par troksni.

<sup>3</sup> Biodegvielu direktīvā 2003/30/EK attiecībā uz biodegvielu daļu benzīna un dīzeļdegvielas patēriņā 2005. gadam tika paredzēts kontrolskaitlis 2 % apmērā un 2010. gadam — 5,75 % apmērā. Dalībvalstīm tika uzdots noteikt orientējošus mērķus 2005. gadam, ņemot vērā šo atsaucies lielumu. 2009. gadā sagatavotajos ziņojumos un Atjaunojamo energoresursu ceļvedī (COM(2006) 848) uzsvērtā „dalībvalstu lēnā virzība uz mērķu sasniegšanu un iespēja, ka ES kopumā nespēs sasniegt 2010. gadam noteikto mērķi. Minētajā ceļvedī ir izskaidroti šādas varbūtības iespējamie iemesli, tostarp valstīm noteikto mērķu orientējošais raksturs un nedrošā ieguldījumu vide, kuru rada spēkā esošais tiesiskais noregulējums.” Tāpēc Komisija ierosināja klimata un atjaunojamo enerģijas avotu paketes ietvaros noteikt stingrāku regulējumu un 2020. gadam paredzēt juridiski saistošus mērķus.

### *Ietekmes novērtējuma secinājumi*

41. Ietekmes analīze apliecina, ka ieguldījumu veikšana minimālajā uzlādes/uzpildes tīklā ir efektīvākais ar alternatīvām degvielām darbināmu transportlīdzekļu popularizēšanas veids. Lai gan infrastruktūra kā tāda nerada būtisku tiešo ietekmi, intervence uzpildes/uzlādes tīkla jomā kopā ar citām iniciatīvām, kas ir vērstas uz videi draudzīgāku transportlīdzekļu ieviešanu, var radīt būtisku pozitīvu ietekmi.
42. Ceturtā politikas iespēja paredz ieguvumus no mazāka naftas patēriņa aptuveni 84,9 miljardu eiro apmērā un no mazākas ietekmes uz vidi — aptuveni 15,4 miljardu eiro apmērā. Tādējādi ieguvumi acīmredzami pārsniedz aptuveni 10 miljardu eiro lielās izmaksas, kas ir vajadzīgas minimālā tīkla izveidei.

## **8. IESPĒJU SALĪDZINĀJUMS**

43. Efektivitāte: ceturtā politikas iespēja paredz pilnīgu mērķu īstenošanu attiecībā uz visām ietekmes novērtējumā aplūkotajām alternatīvajām degvielām. Trešā politikas iespēja atšķiras tikai degvielu aptvēruma ziņā. Otrā politikas iespēja ir saistīta ar vislielāko neapmierinoša iznākuma risku.
44. Produktivitāte: vismazākās izmaksas iespējams attiecināt uz otro politikas iespēju, bet to nosaka zemāka efektivitāte mērķu sasniegšanas jomā. Lai gan ceturtās politikas iespējas izmaksas pārsniedz trešās politikas iespējas izmaksas, potenciālie ieguvumi var pārsniegt šo atšķirību.
45. Saskaņotība: domājams, ka otrā politikas iespēja nodrošinātu mazākus ieguldījumus. Šāds rezultāts jo īpaši nelabvēlīgi ietekmētu vides dimensiju. Trešā politikas iespēja nodrošina visaptverošāko ierobežošanu attiecībā uz kompromisiem ekonomikas, sociālajā un vides jomā. Ceturtā politikas iespēja būtu saistīta ar lielākiem riskiem, un var uzskatīt, ka šī iespēja ir vairāk vērsta uz vides dimensiju, ņemot vērā ekonomikas dimensiju.

## **9. SECINĀJUMS**

46. **Otrā politikas iespēja tiek izslēgta**, jo, salīdzinot ar trešo un ceturto politikas iespēju, tās novērtējums ir negatīvs.
47. Trešajai un ceturtajai politikas iespējai ir daudz kopīgu elementu. Priekšroka tiek dota trešajai politikas iespējai, kurā labāk ņemti vērā pašreizējie ekonomiskie ierobežojumi.
48. Tomēr ceturtā politikas iespēja netiek izslēgta, jo tās piemērotību galvenokārt ietekmē pastāvošās tehnoloģiskās iespējas, kuras var ātri mainīties. Tas palielinātu šīs iespējas efektivitāti.
49. Ņemot vērā prevalējošo vajadzību sniegt skaidrus tirgiem paredzētus signālus, ceturtā politikas iespēja būtu vērtējama augstāk. Ja tiktu izvēlēta šī iespēja, šāds izšķirošs pasākums Savienības līmenī varētu paātrināt alternatīvo degvielu tirgus attīstību kopumā un nodrošināt lielāku ieguldījumu ietekmi uz ekonomikas izaugsmi Eiropā.
50. Vajadzīgo pasākumu ātra īstenošana nolūkā stabilizēt tirgu var arī ievērojami pastiprināt impulsu stratēģijas „Eiropa 2020” īstenošanai.

## **10. UZRAUDZĪBA UN NOVĒRTĒŠANA**

51. Būs jānodrošina uzraudzība un novērtēšana, pamatojoties uz pastāvošajiem ziņošanas kanāliem un papildu informācijas apkopošanu ar pastāvošo kopuzņēmumu, tehnoloģiju platformu un ekspertu grupu starpniecību.
52. Domājams, ka dalībvalstīm būtu jā sagatavo valsts alternatīvo degvielu infrastruktūras izveides plāni.
53. Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniegtu ziņojumus par šīs direktīvas īstenošanu un ietekmi.
54. Ziņojumos arī pārskatītu prasības, ņemot vērā tehnisko, ekonomisko un tirgus attīstību, un vajadzības gadījumā ierosinātu veikt pielāgojumus.