EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 14. 7. 2021
SWD(2021) 632 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady

o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ

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

Súhrnný prehľad

Posúdenie vplyvu návrhu revízie smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá

A. Potreba konať

V čom spočíva problém a prečo je to problém na úrovni EÚ?

V stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu sa v reakcii na ambicióznejšie klimatické ciele do roku 2030, ktoré sa stanovili v Európskej zelenej dohode a v pláne cieľov Komisie v oblasti klímy, potvrdzuje potreba výrazného zrýchlenia vo využívaní vozidiel a plavidiel s nízkymi a nulovými emisiami. Na podporu tohto využívania je nevyhnutná dostatočne hustá a rozsiahla sieť verejne prístupnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry. Z hodnotenia vyplynulo, že smernica nie je vhodná na účel poskytovania nabíjacej a čerpacej infraštruktúry potrebnej v reakcii na ambicióznejšie klimatické ciele do roku 2030. Medzi hlavné problémy vzhľadom na nedostatky v ustanoveniach súčasnej smernice patrí, že 1. plánovaniu infraštruktúry členských štátov podľa smernice v priemere chýba potrebná úroveň ambícií a súdržnosti, čo vedie k nedostatočnej a nerovnomerne rozloženej infraštruktúre; 2. pretrvávajú problémy s interoperabilitou, pokiaľ ide o fyzické prepojenia a komunikačné normy vrátane pripojenia na elektrizačnú sústavu, a 3. chýbajú transparentné informácie pre spotrebiteľa a ľahko použiteľné platobné systémy, čo má vplyv na prijatie zo strany používateľov. Bez ďalších zásahov na úrovni EÚ je pravdepodobné, že sa táto nedostatočne interoperabilná a ľahko použiteľná nabíjacia a čerpacia infraštruktúra stane prekážkou potrebného rastu trhu s vozidlami a plavidlami s nízkymi a nulovými emisiami vzhľadom na ambicióznejšie klimatické ciele do roku 2030.

Čo by sa malo dosiahnuť?

Táto iniciatíva sa s cieľom prispieť k dosiahnutiu klimatickej neutrality do roku 2050 a prispieť k zníženiu znečistenia ovzdušia snaží zabezpečiť dostupnosť a použiteľnosť hustej a rozsiahlej siete infraštruktúry pre alternatívne palivá v celej EÚ. Všetci používatelia vozidiel na alternatívny pohon (vrátane plavidiel a lietadiel) musia mať možnosť ľahko sa pohybovať v celej EÚ, a to prostredníctvom kľúčovej infraštruktúry, ako sú diaľnice, prístavy a letiská. Medzi konkrétne ciele patrí: 1. zabezpečenie minimálnej infraštruktúry na podporu požadovaného využívania vozidiel na alternatívny pohon vo všetkých druhoch dopravy a vo všetkých členských štátoch v záujme splnenia cieľa EÚ v oblasti klímy; 2. zabezpečenie úplnej interoperability infraštruktúry a 3. zabezpečenie úplných informácií pre používateľov a primeraných možností platby.

Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?

Predpokladom splnenia cieľa Európskej zelenej dohody v oblasti zníženia emisií skleníkových plynov v doprave a rozvoja spoločného dopravného trhu EÚ je úplná prepojenosť a plynulý pohyb používateľov v rámci európskej dopravnej siete pre vozidlá a plavidlá s nízkymi a nulovými emisiami, zabezpečené prostredníctvom dostatočného množstva a úplnej interoperability cezhraničnej infraštruktúry. Tieto ciele možno dosiahnuť iba prostredníctvom spoločného európskeho legislatívneho rámca. Revíziou smernice sa prispeje k súdržnému rozvoju a zavádzaniu vozových parkov, nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, ako aj informácií a služieb pre používateľov.

B. Riešenia

Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?

Analyzovali sa tri možnosti politiky, pričom všetky tri zabezpečujú dostatočnú, interoperabilnú a ľahko použiteľnú nabíjaciu a čerpaciu infraštruktúru, ktorou sa podporí využívanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami do roku 2030 a neskôr. Všetky možnosti zahŕňajú povinné cieľové hodnoty zavádzania na vnútroštátnej úrovni, no líšia sa v predpísanom umiestnení tejto infraštruktúry, v úrovni harmonizácie fyzických konektorov a komunikačných protokolov, ako aj v oblasti informácií a služieb, ktoré sa majú ponúkať spotrebiteľom. Uprednostňovanou voľbou je možnosť politiky 2, keďže zabezpečuje celkovo dostatočné množstvo infraštruktúry, ako aj dostatočnú infraštruktúru v sieti TEN-T, pričom sa členským štátom ponecháva flexibilita, pokiaľ ide o presnú polohu a kapacitu infraštruktúry. Okrem toho sa zabezpečuje úplná interoperabilita a prístup používateľa ku všetkým relevantným informáciám a službám.

Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?

Uprednostňovanú možnosť politiky 2 podporuje automobilový priemysel, mnohí výrobcovia a prevádzkovatelia nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, odvetvie elektrickej energie a mnohé združenia občianskej spoločnosti, hoci existujú rôzne názory na kvantitatívne požiadavky. Prístavy a letiská však vyjadrili obavy v súvislosti s dodatočnými nákladmi na poskytovanie súvisiacej infraštruktúry, najmä pokiaľ ide o systémy pobrežného napájania (OPS) a dodávanie elektriny stojacim lietadlám. Verejné orgány do značnej miery podporujú revíziu

smernice, najmä pokiaľ ide o interoperabilitu a ľahkosť používania, ale názory sú zmiešanejšie, pokiaľ ide o povinné cieľové hodnoty zavádzania, najmä v súvislosti s cieľovými hodnotami vozových parkov pre nabíjaciu infraštruktúru.

C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti

Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Spoločenské výhody budú vyplývať zo zníženia emisií CO_2 a látok znečisťujúcich ovzdušie. Investície do kvantity a kvality infraštruktúry vo všeobecnosti nebudú viesť priamo k väčšiemu využívaniu vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami, keďže v tomto smere sú spúšťacími faktormi skôr iné politiky, napr. emisné normy CO_2 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá. Avšak až keď bude k dispozícii dostatočná a interoperabilná infraštruktúra, ktorá spotrebiteľom poskytuje minimálne služby, možno očakávať, že sa vozidlá budú uvádzať na trh v takom rozsahu, aký je potrebný na splnenie plánu cieľov EÚ v oblasti klímy. Zníženie externých nákladov na emisie CO_2 sa odhaduje približne na 445 miliárd EUR v porovnaní so základným scenárom na obdobie 2021 – 2050, vyjadrené ako súčasná hodnota, pričom zníženie externých nákladov na znečistenie ovzdušia je vo výške 75 miliárd EUR. Tieto zníženia vznikli v dôsledku iných politík, ale umožnilo ich využívanie infraštruktúry. Očakáva sa, že uprednostňovaná možnosť bude mať pozitívny vplyv na inovácie, najmä v oblasti vývoja vozidiel a plavidiel s nízkymi a nulovými emisiami, inovatívnych služieb pre používateľov na základe spoločnej dátovej infraštruktúry, súvisiacich obchodných modelov, ale aj vo vývoji inovatívnejších nabíjacích a čerpacích technológií. Tieto inovácie pravdepodobne posilnia konkurencieschopnosť európskeho priemyslu.

Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Očakáva sa, že celkové náklady na infraštruktúru vrátane kapitálových a prevádzkových nákladov na plne interoperabilnú a ľahko použiteľnú infraštruktúru budú v období 2021 – 2050 predstavovať 67,1 – 70,5 miliardy EUR v porovnaní so základným scenárom, vyjadrené ako súčasná hodnota, pričom 60,3 – 63,7 miliardy EUR bude určených na cestnú infraštruktúru, 5,9 miliardy EUR na vodnú dopravu a 0,9 miliardy EUR na leteckú dopravu. Neexistujú žiadne významné priame vplyvy v hospodárskej, sociálnej alebo environmentálnej oblasti.

Aké sú vplyvy na MSP a konkurencieschopnosť?

Možnosti politiky zvyšujú istotu dlhodobého dopytu na trhu vo všetkých členských štátoch. Z toho budú mať vo všeobecnosti prospech všetky podniky, ktoré pôsobia na tomto trhu. Novými subjektmi, najmä na trhu s elektrickou mobilitou, sú často MSP, ktoré budú mať prospech zo zrýchleného zavádzania nabíjacej infraštruktúry podľa smernice a z ustanovení o výmene údajov prostredníctvom vnútroštátnych prístupových bodov členských štátov. Konkurencieschopnosť podnikov pôsobiacich v oblasti inštalácie a prevádzky nabíjacej a čerpacej infraštruktúry sa pri všetkých možnostiach zvýši, keďže vyšší dopyt po postupoch nabíjania a čerpania v dôsledku emisných noriem CO_2 pre osobné vozidlá a dodávkové vozidlá, ale aj pre ťažké úžitkové vozidlá povedie k lepšej ziskovosti prevádzky, doplnenej znížením nákladov na technológie.

Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?

Náklady verejných orgánov na požiadavky na preskúmanie a aktualizáciu národných politických rámcov politík a na podávanie správ o implementácii sú rovnaké ako pri základnom scenári. V základnom scenári sa odhadujú na 3 400 000 EUR (126 000 EUR na členský štát) za každý cyklus podávania správ v národných politických rámcoch, ktorý sa plánuje každé tri roky. Náklady na monitorovanie sa môžu do určitej miery zvýšiť, aby bolo možné podávať správy o dodržiavaní prísnych stanovených cieľov. Dodatočné náklady týkajúce sa základného scenára sa však nedajú vyčísliť a zabezpečením štandardizovaných formátov údajov, digitalizovaného prenosu údajov a spoločného systému podávania správ vnútroštátnym prístupovým bodom členských štátov sa zjednoduší celkové podávanie správ podľa tejto smernice. Očakáva sa, že investície do infraštruktúry sa do značnej miery pokryjú súkromnými investíciami. Verejné orgány však budú musieť najmä v ranej fáze vývoja trhu finančne podporovať niektoré trhové investície s postupným znižovaním intenzity pomoci. Očakáva sa, že do roku 2030 budú musieť verejné orgány prispievať sumou priemerne 0,64 miliardy EUR (41 % celkových investícií). Predpokladá sa, že na obdobie 2031 – 2050 bude verejná podpora priemerne na úrovni 0,45 miliardy EUR ročne (10 % z celkových investícií).

Očakávajú sa iné významné vplyvy?

Spotrebitelia budú mať prístup k dostatočnej a plne interoperabilnej infraštruktúre, súvisiacim informáciám a službám, vďaka ktorým bude cestovanie vozidlami s nízkymi a nulovými emisiami po celej EÚ pohodlnejšie a predvídateľnejšie, keďže sa vyriešia otázky zabezpečenia úplných informácií pre používateľov a primeraných možností platby. Tieto prínosy sa však nedajú vyčísliť.

Proporcionalita

Žiadna z možností nepresahuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie celkových cieľov politiky. Navrhovaným zásahom sa zabezpečuje využívanie dostatočnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry pre vozidlá na alternatívny pohon v Únii, ktorá je potrebná na plnenie ambicióznejších cieľov v oblasti klímy a energetiky do roku 2030 a celkového cieľa dosiahnutia klimatickej neutrality do roku 2050.

D. Nadväzné opatrenia

Kedy sa táto politika preskúma?

Táto politika sa preskúma na konci roku 2026, aby sa posúdila úroveň zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá vo vzťahu k využívaniu vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami a k technologickému vývoju, najmä vo vodnej doprave a letectve, ale aj v železničnej doprave, s cieľom určiť, či je v týchto sektoroch potrebná infraštruktúra pre alternatívne palivá.