



NOTAT

Dato
J. nr. 2013-633

**Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi) den 11.
marts 2013**

SUPPLERENDE SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPEUDVALG

Indholdsfortegnelse

Dagsordenspunkt 3: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, KOM(2013) 18..... 2

Dagsordenspunkt 4: Kommissionens meddelelse - Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer, KOM(2013) 17.. 9



Dagsordenspunkt 3: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, KOM(2013) 18.

Side 2/10

Nyt notat

1. Resumé

Det er en væsentlig barriere for udbredelsen af køretøjer og skibe, der benytter andre drivmidler end benzin og diesel, at den fornødne infrastruktur i form af ladepunkter og tankningsmuligheder mange steder ikke er etableret. Herudover udgør manglende teknisk standardisering en væsentlig barriere mod udbredelsen af køretøjer, der benytter alternative drivmidler.

Kommissionen foreslår derfor, at der opstilles bindende mål for, hvor mange ladepunkter til el-køretøjer og hvor mange tankningsmuligheder for alternative brændstoffer (gas i form af både CNG (gasformig) og LNG (flydende) og brint), der skal være i de enkelte EU-medlemslande pr. 31. december 2020. Der stilles krav om etablering af infrastruktur til alternative drivmidler både langs veje på TEN-T-hovedvejnettet og i havne på det kommende TEN-T-hovednet.

Forslaget stiller krav om etablering af nationale politikrammer for udviklingen af markedet for alternative brændstoffer og den tilhørende infrastruktur. Disse nationale politikrammer kan potentielt medføre betydelige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, som regeringen i øjeblikket analyserer omfanget af.

2. Baggrund

Forslaget til direktiv er fremlagt af Kommissionen d. 24. januar 2013 med henvisning til artikel 91, stk. 1, litra d), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Beslutningsproceduren er den almindelige lovgivningsprocedure jf. art. 294 i traktaten.

3. Formål og indhold

I den tilhørende meddelelse fra Kommissionen angives direktivet at være begrundet i det forhold, at 84 % af olien i EU er importeret, hvilket i 2011 kostede op mod 1 mia. EUR om dagen og førte til et betydeligt underskud på EU's betalingsbalance på omkring 2,5 % af BNP. Endvidere angives prisstigninger som følge af spekulationer i betydningen af afbrydelser i olieforsyningen de seneste fire år at have kostet den europæiske økonomi yderligere 50 mia. EUR årligt.



Forslaget til direktiv har til formål at sikre opbygningen af en infrastruktur for alternative brændstoffer, der ikke kan anvende den eksisterende infrastruktur og derfor kræver ny infrastruktur, og implementeringen af fælles tekniske specifikationer for denne infrastruktur i EU. Målet er at gøre det lettere for markeds kræfterne at bidrage til en grøn udvikling i EU.

Indholdsmæssigt peger EU-Kommissionen på, at alle landene skal påbegynde en policy-udvikling og planlægning af, hvordan de vil understøtte udrulningen af alternative drivmidler. Desuden skal alle landene senest i 2020 have etableret et minimum af infrastruktur til opladning af elbiler, til tankning af naturgas (både i form af CNG (gasformig naturgas) og LNG (flydende naturgas)) og til tankning af brint.

Medlemslandene skal udvikle nationale planer med årlige måltal, der skal indberettes til Kommissionen. Heri skal også indgå beskrivelse af lovgivningsmæssige og policy-tiltag til sikring af gennemførelsen, ligesom der skal angives årlige budgetter for implementeringsstøtte til hhv. infrastruktur, produktion og produktudvikling for alternative drivmidler samt støtte til forskning og udvikling fordelt på drivmiddel og transporttype. Kommissionen skal evaluere planerne og kan komme med anbefalinger.

For el vil forslaget medføre, at der i Danmark inden udgangen af 2020 skal være etableret 54.000 ladepunkter hos private/virksomheder, hvoraf 5.400 (10 %) skal være offentligt tilgængelige ladepunkter.

Standerne skal overholde en række internationale standarder. Herunder skal de være forsynet med standardiserede stik, hvor de sidste standarder forventes på plads i 2014. Yderligere skal de være udstyret med intelligente målere, således at elbilerne kan indgå aktivt i elmarkedet. Forbrugerne skal frit kunne vælge el-leverandør. Markedet skal være ikke-diskriminerende, og der skal sikres rimelige priser.

Medlemslandene må ikke forhindre brugere af elektriske køretøjer i at købe elektricitet fra en hvilken som helst elektricitetsleverandør, uanset hvilken medlemsstat denne leverandør er registreret i.

Medlemslandene skal sikre, at forbrugerne har ret til at købe elektricitet fra flere leverandører samtidig, således at elektricitet til et elektrisk køretøj kan købes separat.

Hvad angår strøm til skibe, der ligger ved kaj, indeholder direktivforslaget en bestemmelse om, at medlemslandene på et omkostningseffektivt grundlag, og hvis der er miljømæssige fordele, skal sikre, at der etableres strømforsyning fra land til fartøjer i havnene. Endvidere skal strømforsyning fra land til søtransport eller transport ad indre vandveje inden udgangen af 2015 opfylde en europæisk standard, der offentliggøres i 2014 og indtil da en international



(og europæisk standard). Den europæiske standard skal være i overensstemmelse med internationale standarder.

Side 4/10

Det påhviler medlemslandene at sikre, at de priser, der opkræves ved offentligt tilgængelige ladestandere er rimelige og ikke omfatter ekstragebyrer eller uoverkommelige afgifter for genopladning af elektriske køretøjer, der ikke har indgået kontrakt med den pågældende ladestanders operatør.

For gas skal medlemslandene sikre offentligt tilgængelige LNG-tankanlæg til skibe i havne omfattet af TEN-T-hovednettet (for Danmark omfatter det havnene i København og Aarhus) senest 31. december 2020. På veje langs TEN-T-hovednettet skal der være offentligt tilgængelige tankanlæg for LNG til tunge køretøjer med maksimalt 400 km afstand, ligeledes inden udgangen af 2020. Alle tankanlæg skal overholde internationale standarder senest 2015. For CNG skal der opbygges et netværk af tankanlæg med højst 150 km imellem de enkelte tankanlæg og med et passende antal stationer i byer. Disse anlæg skal ligeledes opfylde internationale standarder senest 2015.

For brint skal de medlemslande, hvor der allerede eksisterer brinttankstationer, sikre et landsdækkende net af tankstationer i 2020. Anlæggene skal overholde internationale standarder i 2015.

Forslaget indeholder også bestemmelser om forbrugeroplysninger. På alle pumper på tankstationer, i køretøjernes manualer og på køretøjerne, skal der være oplysninger om foreneligheden mellem brændstoffer (herunder biobrændstoffer) og køretøjer.

Ifølge forslaget skal revision af de valgte alternative brændstoffer, infrastrukturdækningen og vedtagelsen af tekniske specifikationer for brændstofferne ske ved hjælp af delegerede retsakter.

Fastlæggelse af redskaberne til forbrugeroplysning om brændstoffer og deres forenelighed med køretøjerne skal ske ved hjælp af gennemførelsesretsakter.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at Unionens ret til at handle på transportområdet er fastsat i artikel 90 og 91 i TEUF, i afsnit VI vedrørende den fælles transportpolitik.

Kommissionen anser det for nødvendigt at handle på området for infrastruktur til alternative brændstoffer, eftersom medlemslandene ikke har de fornødne



retlige instrumenter til at kunne opnå en paneuropæisk koordinering med hensyn til opbygning og fastlæggelse af tekniske specifikationer.

Side 5/10

Kommissionen anser manglen på infrastruktur for alternative brændstoffer for at være et tværnationalt problem, hvorfor handling på europæisk plan skaber merværdi. Producenter af køretøjer, skibe og udstyr skal kunne producere i større skala til det indre marked. Producenter skal ligeledes kunne forlade sig på en ensartet udvikling i medlemslandene. Samtidig forventer forbrugerne og transportbrugerne paneuropæisk mobilitet for køretøjer og skibe, der drives af alternative brændstoffer.

Efter Kommissionens mening sikrer handling på EU-plan den fornødne koordinering for hele EU-markedet og implementering af fælles tekniske specifikationer for hele EU.

Regeringen er enig med Kommissionen i, at de enkelte EU-lande ikke har de fornødne retlige instrumenter til at sikre, at der etableres infrastruktur til alternative drivmidler baseret på harmoniserede standarder i hele EU. Der er tale om et tværnationalt og grænseoverskridende problem, der kræver handling på fællesskabsniveau og giver europæisk merværdi.

6. Gældende dansk ret

Forslaget til direktiv har berøring til dansk ret på en lang række områder. Det drejer sig om såvel el- og gasforsyning som regulering vedrørende veje, skatte- og afgiftsforhold samt sikkerhed mv. En implementering af direktivet vil kunne betinge ændringer i den eksisterende lovgivning.

Konsekvenserne af direktivforslaget er meget afhængige af, hvordan direktivet implementeres. Da baggrunden for direktivet er, at infrastrukturen næppe vil blive implementeret alene drevet af markeds kræfterne, kan der være behov for offentlig regulering, støtte eller lignende foranstaltninger for at sikre gennemførelsen.

De danske rammebetingelser, der skal etableres, vil derfor skulle udformes på en måde, der sikrer, at minimumskravene til infrastrukturen i 2020 opfyldes.

7. Konsekvenser

Der er nedsat en regnegruppe med repræsentanter fra de involverede fagministerier samt de økonomiske ministerier, der vil undersøge de statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget nærmere. Disse vil blive beskrevet nærmere i det supplerende grund- og nærhedsnotat.

Statsfinansielle konsekvenser



Forslaget vil kunne få betydelige statsfinansielle konsekvenser.

Side 6/10

Såfremt staten pålægges en forpligtigelse til at sikre, at der skal etableres et bestemt antal ladestandere mv., vil der være en betydelig risiko for, at den private sektors incitament til at investere reduceres.

I det omfang forslaget fører til en vækst i antallet af køretøjer på alternative drivmidler, må det forventes at have provenumæssige konsekvenser, når det gælder bil-, brændstof- og elafgifter. Regeringen vil dog, jf. regeringsgrundlaget, gennemføre en provenuneutral omlægning af afgifterne på personbiler, hvilket må forventes at føre til andre konsekvenser end ved de gældende afgiftssystem.

Staten vil også skulle afholde udgifter til etablering af infrastrukturen til de alternative drivmidler, hvis infrastrukturen til alternative drivmidler ikke etableres på kommercielt grundlag, eller hvis der ikke sikres gennemførelse på anden vis, f.eks. som et pålæg svarende til f.eks. iblandingskravet til biobrændstoffer, via finansiering over elprisen mv.

I øjeblikket sker udrulningen i Danmark af ladestandere på et kommercielt grundlag, både når det gælder private og offentlige ladestandere.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Den samfundsøkonomiske beregning er pt. under udarbejdelse.

Administrative konsekvenser

Der er i dag knap 2.000 offentligt tilgængelige ladepunkter, hvoraf ca. 100 er hurtigladere/batteriskiftestationer.

Der vil derfor skulle etableres yderligere 3.400 offentligt tilgængelige ladepunkter i Danmark senest med udgangen af 2020 for at nå op på de 5.400, der kræves i henhold til forslaget.

Mht. kravet om, at medlemslandene ikke må forhindre brugere af elektriske køretøjer i at købe elektricitet fra en hvilken som helst elektricitetsleverandør, uanset hvilken medlemsstat denne leverandør er registreret i, er dette ikke teknisk muligt i dag – hverken i Danmark eller de øvrige medlemslande. Bl.a. forudsætter salg af el i Danmark, at leverandøren er registreret her i landet – blandt andet hos Energinet.dk. Kravet er ambitiøst, men Danmark vil formentlig kunne opfylde kravet i 2020, da Energinet.dk vil etablere et generelt system, der også kan håndtere dette. Kravet vil i øvrigt forudsætte, at der er to separate målere i en husstand.



Der kan være udfordringer ved at opfylde kravet om, at medlemslandene sikrer, at de priser, der opkræves ved de offentligt tilgængelige ladestandere, er rimelige og ikke omfatter ekstragebyrer eller uoverkommelige afgifter for genopladning af elektriske køretøjer for brugere, der ikke har indgået kontrakt med den pågældende ladestanders operatør.

Mulighederne for at opfylde kravet vil bl.a. være afhængigt af, om aktiviteten eller dele af den vil blive opfattet som en aktivitet, som for eksempel elforsyningsaktivitet, som staten kan regulere, eller som en kommerciel aktivitet på fuldt markedsmæssige vilkår, som staten ikke umiddelbart kan regulere.

For gennemførelse af direktivet vil der skønsmæssigt skulle etableres minimum 7-10 CNG-fyldestationer langs det danske vejnet.

Såfremt der etableres LNG-tankanlæg i hhv. Aarhus og Københavns havne, med mulighed også for tankning af lastbiler, vil de to stationer alene kunne opfylde kriteriet om maksimalt 400 km mellem LNG-tankanlæg.

Der eksisterer allerede enkelte brinttankstationer i Danmark. Med placeringer i hhv. Holstebro og København opfylder Danmark således allerede i dag kravet om maksimalt 300 km mellem stationerne.

Det bemærkes i øvrigt, at den økonomisk set pressede situation for erhvervslivet gør, at ekstra investeringsomkostninger for lastbiler og skibe på alternative brændstoffer er vanskelige at få finansieret, selvom resultatet bliver lavere driftsomkostninger.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport, EU-specialudvalget for klima- og energispørgsmål og EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske forhold med forskellige frister. Der vil blive fremsendt supplerende grund- og nærhedsnotat indeholdende høringssvar.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forhandlingerne af forslaget er pt. på et meget tidligt stadie, og medlemslandenes positioner er under udvikling.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkommen og analyserer forslagets konsekvenser nærmere.



Efter regeringens opfattelse er der elementer i Kommissionens forslag, der muligvis ikke er underlagt EU-kompetence. Således vil Regeringen anmode Rådets Juridiske Tjeneste om at afklare, hvorvidt Kommissionen kan forpligtige medlemslandene at sikre, at der skal etableres et bestemt antal ladestandere og tankanlæg, eller om dette bør være national kompetence bestemt af udviklingen i antallet af elbiler i de enkelte EU-lande.

Side 8/10

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.



Dagsordenspunkt 4: Kommissionens meddelelse - Miljøvenlig energi til transport: En europæisk strategi for alternative brændstoffer, KOM(2013) 17.

Side 9/10

Nyt notat

1. Resumé

Meddelelsen sammenfatter Kommissionens syn på alternative brændstoffer og danner baggrund for det forslag til direktiv KOM(2013)18 om etablering af infrastruktur til alternative brændstoffer, som Kommissionen har fremsat parallelt med meddelelsen.

2. Baggrund

Meddelelsen er fremlagt af Kommissionen d. 24. januar 2013.

3. Formål og indhold

Indledningsvist begrundes Kommissionen behovet for aktion fra EU's side med det forhold, at den europæiske økonomis olieafhængighed er for stor til, at den kan sidde overhørig. Det anføres, at 84 % af olien i EU er importeret, hvilket i 2011 kostede op mod 1 mia. EUR om dagen og førte til et betydeligt underskud på EU's betalingsbalance på omkring 2,5 % af BNP. Endvidere angives prisstigninger som følge af spekulationer i betydningen af afbrydelser i olieforsyningen de seneste fire år at have kostet den europæiske økonomi yderligere 50 mia. EUR årligt.

I meddelelsen uddyber Kommissionen, hvorfor der er behov for en sammenhængende og stabil overordnet strategi for alternative drivmidler i EU. Som situationen er nu, hæmmer teknologiske og kommercielle mangler, manglende forbrugertillid og en utilstrækkelig infrastruktur efter Kommissionens opfattelse udviklingen på området.

Kommissionen argumenterer for, at der er behov for en omfattende kombination af alternative brændstoffer, idet der ikke findes én samlet brændstøfløsning for fremtidens mobilitet. En strategi for alternative brændstoffer skal derfor omfatte alle muligheder uden at lægge særlig vægt på en bestemt type brændstof. Strategien skal med andre ord være teknologineutral og dermed bidrage til diversificeringen af transportbrændstoffer.

Det tilhørende forslag til direktiv om etablering af infrastruktur til alternative drivmidler anses af Kommissionen for at være et vigtigt bidrag til at løse ”hønen og ægget”-problematikken om køretøjer på alternative brændstoffer, som kræver ny infrastruktur.



Hvis der ikke findes en tilstrækkelig fintmasket og udbygget infrastruktur for disse alternative drivmidler, fordi der ikke er tilstrækkeligt mange køretøjer og skibe, kan industrien ifølge Kommissionen ikke fremstille disse til konkurrencedygtige priser. Dette gør, at forbrugere og virksomheder ikke køber dem. Derfor er der efter Kommissionens opfattelse behov for at etablere infrastruktur til alternative drivmidler i EU. Kommissionen anslår, at der kan skabes 700.000 ekstra arbejdspladser i EU, hvis biler gøres ”grønnere”.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

5. Nærhedsprincippet

Ikke relevant.

6. Gældende dansk ret

Ikke relevant.

7. Konsekvenser

Ikke relevant.

8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport, EU-specialudvalget for klima- og energispørgsmål og EU-specialudvalget for skibsfartspolitiske forhold med forskellige frister. Der vil blive fremsendt supplerende grund- og nærhedsnotat indeholdende høringssvar.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forhandlingerne af forslaget er pt. på et meget tidligt stadie, og medlemslandenes positioner er under udvikling.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens meddelelse velkommen og analyserer forslagets konsekvenser nærmere.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.