



Bruxelles, den 14.7.2021  
SWD(2021) 632 final

**ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE**

**RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN**

*Ledsagedokument til*

**forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning**

**om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU**

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

**DA**

**DA**

## Resumé

Konsekvensanalyse af et forslag til revision af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer

### A. Behov for handling

#### Hvad er problemstillingen, og hvorfor er det et problem på EU-niveau?

Som reaktion på de øgede klimaambitioner for 2030, der er fastsat i den europæiske grønne pagt og Kommissionens klimamålplan, bekræfter strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, at der er behov for en hurtigere udbredelse af lav- og nulemissionskøretøjer og -fartøjer. Der er behov for et tilstrækkeligt tæt og omfattende net af offentlig tilgængelig opladnings- og optankningsinfrastruktur for at støtte denne udbredelse. Evalueringen har vist, at direktivet ikke er egnet til at betjene den opladnings- og optankningsinfrastruktur, der er nødvendig som reaktion på de øgede klimaambitioner for 2030. På grund af mangler i bestemmelserne i det nuværende direktiv er de største problemer, at 1) medlemsstaternes infrastrukturplanlægning i henhold til direktivet generelt mangler det nødvendige ambitionsniveau og den nødvendige sammenhæng, hvilket fører til utilstrækkelig og ulige fordelt infrastruktur, 2) der fortsat er problemer med interoperabiliteten med hensyn til fysiske forbindelser og kommunikationsstandarder, herunder tilslutning til elnettet, og 3) der mangler gennemsigtige forbrugeroplysninger og let anvendelige betalingsystemer, hvilket påvirker brugernes accept. Uden yderligere indgreb på EU-plan vil en sådan mangel på interoperabel, let anvendelig opladnings- og optankningsinfrastruktur sandsynligvis blive en hindring for den nødvendige markedsvækst for lav- og nulemissionskøretøjer og -fartøjer i lyset af de øgede klimaambitioner for 2030.

#### Hvad bør opnås?

For at bidrage til at opnå klimaneutralitet senest i 2050 og bidrage til at nedbringe luftforureningen søger dette initiativ at sikre tilgængeligheden og anvendeligheden af et tæt og bredt infrastrukturnet for alternative brændstoffer i hele EU. Alle brugere af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer (herunder fartøjer og luffartøjer), skal kunne færdes let i hele EU, hvilket muliggøres af vigtig infrastruktur såsom motorveje, havne og lufthavne. De specifikke mål er: 1) sikring af en minimumsinfrastruktur til støtte for den nødvendige udbredelse af køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, på tværs af alle transportformer og i alle medlemsstater for at opfylde EU's klimamål, 2) sikring af fuld interoperabilitet i infrastrukturen og 3) sikring af fuld brugerinformation og passende betalingsmuligheder.

#### Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan (nærhedsprincippet)?

Fuld konektivitet og en gnidningsløs brugeroplevelse langs det europæiske transportnet for lav- og nulemissionskøretøjer og -fartøjer, der sikres gennem en tilstrækkelig stor infrastruktur og fuld interoperabilitet mellem infrastrukturen på tværs af grænserne, er en forudsætning for at opfylde målet i den europæiske grønne pagt om reduktion af drivhusgasemissioner fra transport og for udviklingen af et fælles EU-transportmarked. Disse mål kan kun nås ved hjælp af en fælles europæisk lovgivningsramme. Revisionen af direktivet vil bidrage til en sammenhængende udvikling og udrulning af køretøjsflåder, infrastruktur til opladning og optankning samt brugeroplysninger og -tjenester.

### B. Løsninger

#### Hvilke forskellige løsningsmodeller er der for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?

Tre politiske løsningsmodeller er blevet analyseret, som alle sikrer, at der er tilstrækkelig, interoperabel og brugervenlig opladnings- og optankningsinfrastruktur til rådighed til at støtte udbredelsen af lav- og nulemissionskøretøjer senest i 2030 og derefter. Alle løsningsmodeller omfatter obligatoriske mål for etablering på nationalt plan, men varierer med hensyn til fastlæggelse af placeringen af denne infrastruktur, graden af harmonisering af fysiske tilslutningsanordninger og kommunikationsprotokoller samt med hensyn til de oplysninger og tjenester, der tilbydes for brugerne. Det foretrukne valg er løsningsmodel 2, da den sikrer en tilstrækkelig stor infrastruktur generelt samt en tilstrækkelig stor infrastruktur på TEN-T-nettet, samtidig med at medlemsstaterne får fleksibilitet med hensyn til infrastrukturens nøjagtige placering og kapacitet. Desuden sikres fuld interoperabilitet og brugeradgang til alle relevante oplysninger og tjenester.

#### Hvad er de forskellige interessenters holdning? Hvem støtter hvilken løsning?

Den foretrukne løsningsmodel (løsningsmodel 2) støttes af bilindustrien, mange producenter og operatører af opladnings- og optankningsinfrastruktur, elsektoren og mange civilsamfundsorganisationer, selv om der er forskellige synspunkter med hensyn til de kvantitative krav. Havne og lufthavne gav imidlertid udtryk for bekymring over de ekstra omkostninger ved at stille tilhørende infrastruktur til rådighed, navnlig til strømforsyning på land og strømforsyning til stationære fly. De offentlige myndigheder støtter i vid udstrækning en revision af

direktivet, navnlig med hensyn til interoperabilitet og brugervenlighed, men opfattelsen er mere blandet, når det drejer sig om obligatoriske mål for etablering, navnlig med hensyn til flådebaserede mål for opladningsinfrastruktur.

### **C. Den foretrukne løsnings virkninger**

#### **Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes – ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

Der vil være **samfundsmæssige fordele** som følge af reduktionen af CO<sub>2</sub> og luftforurenende emissioner. Generelt vil investeringer i kvantitet og kvalitet af infrastruktur ikke direkte føre til en større udbredelse af lav- og nulemissionskøretøjer, som snarere udløses af andre politikker, f.eks. præstationsnormerne for CO<sub>2</sub>-emissioner for biler og varevogne. Men kun hvis der er tilstrækkelig og interoperabel infrastruktur til rådighed, som leverer minimumstjenester til forbrugerne, kan det forventes, at køretøjerne kommer ind på markedet i det omfang, det er nødvendigt for at nå EU's klimamål. Reduktionen af de eksterne omkostninger ved CO<sub>2</sub>-emissioner anslås til ca. 445 mia. EUR i forhold til referencescenariet i perioden 2021-2050, udtrykt i nutidsværdi, mens reduktionen af de eksterne omkostninger ved luftforurening anslås til 75 mia. EUR. Disse reduktioner drives af andre politikker, men muliggøres af udbredelsen af infrastruktur. Den foretrukne løsningsmodel forventes at have en positiv indvirkning på innovation, navnlig inden for udvikling af lav- og nulemissionskøretøjer og -fartøjer, innovative brugertjenester, der bygger på en fælles datainfrastruktur, relaterede forretningsmodeller, men også udvikling af mere innovative opladnings- og optankningsteknologier. Disse innovationer vil sandsynligvis styrke den europæiske industris konkurrenceevne.

#### **Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsningsmodel (hvis en bestemt løsningsmodel foretrækkes – ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?**

De samlede infrastrukturomkostninger, herunder kapital- og driftsomkostninger til fuldt ud interoperabel og brugervenlig infrastruktur, forventes at beløbe sig til 67,1-70,5 mia. EUR sammenlignet med referencescenariet i perioden 2021-2050 udtrykt i nutidsværdi, hvoraf 60,3-63,7 mia. EUR vil gå til vejinfrastruktur, 5,9 mia. EUR til vandvejstransport og 0,9 mia. EUR til luftfart. Der er ingen væsentlige direkte negative virkninger på det økonomiske, sociale eller miljømæssige område.

#### **Hvad er indvirkningerne på SMV'er og konkurrencedygtighed?**

De politiske løsningsmodeller øger sikkerheden for markedsefterspørgslen på lang sigt i alle medlemsstater. Dette vil generelt være til gavn for alle virksomheder, der er aktive på dette marked. Navnlig på markedet for elektrisk mobilitet er nye markedsaktører ofte SMV'er, som vil drage fordel af den fremskyndede etablering af opladningsinfrastruktur i henhold til direktivet og af bestemmelserne om datadeling gennem medlemsstaternes nationale adgangspunkter. Konkurrenceevnen for virksomheder, der er aktive inden for installation og drift af opladnings- og optankningsinfrastruktur, vil øges under alle politiske løsningsmodeller, da større efterspørgsel efter ladestander og tankstationer som udløst af CO<sub>2</sub>-emissionsstandarderne for biler og varevogne, men også for tunge køretøjer, vil føre til en bedre rentabilitet af driften suppleret med faldende omkostninger til teknologier.

#### **Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?**

De offentlige myndigheders omkostninger ved at gennemgå og ajourføre de nationale politikammer og rapportere om gennemførelsen er de samme som i referencescenariet. I referencescenariet anslås de til 3 400 000 EUR (126 000 EUR pr. medlemsstat) for hver rapporteringskreds i henhold til de nationale politikammer, der er planlagt for hvert tredje år. Omkostningerne til overvågning kan stige til en vis grad som følge af rapportering om overholdelse af de fastsatte strenge mål. De yderligere omkostninger i forhold til referencescenariet kan imidlertid ikke kvantificeres. Og tilvejebringelsen af standardiserede dataformater, digitaliseret dataoverførsel og et fælles rapporteringssystem til medlemsstaternes nationale adgangspunkter vil forenkle den samlede rapportering i henhold til direktivet. Investeringer i infrastruktur forventes i vid udstrækning at blive dækket af private investeringer. Især i den tidlige fase af markedsudviklingen vil de offentlige myndigheder skulle yde finansiel støtte til nogle af markedsinvesteringerne med faldende støtteintensiteter over tid. Frem til 2030 forventes det, at de offentlige myndigheder i gennemsnit skal bidrage med 0,64 mia. EUR om året (41 % af de samlede investeringer). For perioden 2031-2050 forventes den offentlige støtte at beløbe sig til gennemsnitligt 0,45 mia. EUR om året (10 % af de samlede investeringer).

#### **Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?**

Forbrugerne vil få adgang til tilstrækkelig og fuldt interoperabel infrastruktur, relaterede oplysninger og tjenester, som vil gøre det nemmere og mere forudsigeligt at rejse med lav- og nulemissionskøretøjer i hele EU, da der vil blive taget fat på spørgsmålene om at sikre fuld brugerinformation og passende betalingsmuligheder. Disse fordele kan imidlertid ikke kvantificeres.

#### **Proportionalitet**

Ingen af de politiske løsningsmodeller går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå de overordnede politiske

mål. Den foreslåede intervention sikrer udbredelsen af tilstrækkelig infrastruktur til opladning og optankning af køretøjer med alternative brændstoffer i Unionen, der er nødvendig for at opfylde de øgede klima- og energiambitioner for 2030 og det overordnede mål om at opnå klimaneutralitet senest i 2050.

#### **D. Opfølgning**

##### **Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?**

Politikken vil blive revideret ved udgangen af 2026 for at vurdere niveauet af etablering af infrastruktur til alternative brændstoffer i forhold til udbredelsen af lav- og nulemissionskøretøjer og den teknologiske udvikling, navnlig inden for vandvejstransport og luftfart, men også jernbanetransport, således at behovet for infrastruktur for alternative brændstoffer i disse sektorer kan fastslås.