



Brussel, 14.7.2021  
SWD(2021) 632 final

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**  
**SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG**

*bij*

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad**  
**betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking**  
**van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad**

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

## Samenvatting

Effectbeoordeling van een voorstel tot herziening van Richtlijn 2014/94 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen

### A. De noodzaak om actie te ondernemen

#### Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?

Naar aanleiding van de aangescherpte klimaatambitie voor 2030 die is vastgelegd in de Europese Green Deal en het klimaatdoelstellingenplan van de Commissie, wordt in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit bevestigd dat er op korte termijn werk moet worden gemaakt van een snellere omslag naar emissiearme en emissievrije voertuigen en schepen. Een voldoende dicht en wijdverbreid netwerk van openbaar toegankelijke laad- en tankinfrastructuur is noodzakelijk om de uitrol van die voertuigen te ondersteunen. Uit de evaluatie is gebleken dat de richtlijn niet het juiste instrument is om de beschikbaarheid te waarborgen van de laad- en tankinfrastructuur die nodig is om te voldoen aan de verhoogde klimaatambitie voor 2030. De belangrijkste problemen die door de tekortkomingen van de huidige richtlijn worden veroorzaakt zijn: 1) gemiddeld vertoont de planning van de infrastructuur door de lidstaten op grond van de richtlijn te weinig ambitie en samenhang, waardoor de infrastructuur ontoereikend en slecht gespreid is; 2) er zijn nog steeds interoperabiliteitsproblemen op het gebied van fysieke aansluitingen en communicatienormen, met inbegrip van de aansluiting op het elektriciteitsnet, en 3) het gebrek aan transparante consumenteninformatie en gebruiksvriendelijke betaalsystemen, ondermijnt het draagvlak bij de gebruikers. Zonder verdere maatregelen op EU-niveau zal dat gebrek aan interoperabele en gebruiksvriendelijke laad- en tankinfrastructuur waarschijnlijk een belemmering vormen voor de noodzakelijke marktgroei van emissiearme en emissievrije voertuigen en schepen in het licht van de verhoogde klimaatambitie voor 2030.

#### Wat is het doel?

Om bij te dragen tot de beoogde klimaatneutraliteit tegen 2050 en tot de vermindering van de luchtverontreiniging, wil de Commissie met dit initiatief de beschikbaarheid en bruikbaarheid van een dicht en breed netwerk van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in de hele EU waarborgen. Alle gebruikers van door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen (m.i.v. schepen en luchtvaartuigen) moeten zich met die voertuigen gemakkelijk in de hele EU kunnen verplaatsen via de trans-Europese wegen, havens en luchthavens. De specifieke doelstellingen zijn: 1) in alle lidstaten zorgen voor minimuminfrastructuur om de vereiste omslag te maken naar door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuigen en de klimaatdoelstelling van de EU te halen, 2) de volledige interoperabiliteit van de infrastructuur waarborgen en 3) zorgen voor volledige gebruikersinformatie en passende betaalopties.

#### Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen (subsidiariteit)?

Een eerste vereiste voor de verwezenlijking van de doelstelling van de Europese Green Deal om de broeikasgasemissies in het vervoer terug te dringen en een gemeenschappelijke vervoersmarkt te ontwikkelen, is het waarborgen van volledige connectiviteit en een naadloze gebruikerservaring voor gebruikers van emissiearme en emissievrije voertuigen en schepen op het Europese vervoersnetwerk dankzij voldoende en volledig interoperabele infrastructuur over de grenzen heen. Die doelstellingen kunnen alleen worden bereikt met een gemeenschappelijk Europees wetgevingskader. De herziening van de richtlijn zal bijdragen tot een coherente ontwikkeling en uitrol van wagenparken, laad- en tankinfrastructuur en gebruikersinformatie en -diensten.

### B. Oplossingen

#### Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo niet, waarom?

Er zijn drie beleidsopties geanalyseerd die er alle drie voor zorgen dat er voldoende, interoperabele en gebruiksvriendelijke laad- en tankinfrastructuur beschikbaar is om de groei van het aantal emissiearme en emissievrije voertuigen tegen 2030 en daarna te ondersteunen. Alle opties omvatten bindende nationale streefcijfers maar verschillen wat betreft de voorgeschreven locatie van de infrastructuur, de mate van harmonisatie van fysieke connectoren en communicatieprotocollen, alsook wat betreft de informatie en diensten die aan consumenten moeten worden aangeboden. De voorkeur gaat uit naar beleidsoptie 2, die een toereikende algemene kwaliteit van de infrastructuur waarborgt en er tevens voor zorgt dat er voldoende infrastructuur op het TEN-T-netwerk beschikbaar zal zijn, terwijl de lidstaten de ruimte krijgen om de precieze locatie en capaciteit van de infrastructuur te bepalen. Voorts worden de volledige interoperabiliteit en de toegang van gebruikers tot alle relevante informatie en diensten gewaarborgd.

**Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?**

De voorkeursoptie (beleids optie 2) wordt gesteund door de automobieliindustrie, talrijke fabrikanten en exploitanten van laad- en tankinfrastructuur, de elektriciteitssector en een groot aantal organisaties uit het maatschappelijk middenveld, hoewel de standpunten uiteenlopen wat betreft de kwantitatieve vereisten. Havens en luchthavens hebben echter hun bezorgdheid geuit over de extra kosten voor de uitrol van de bijbehorende infrastructuur, met name voor het aanbieden van walstroom (OPS) en de levering van elektriciteit aan stilstaande luchtvaartuigen. De overheidsinstanties zijn grotendeels voorstander van een herziening van de richtlijn, met name wat de interoperabiliteit en gebruiksvriendelijkheid betreft, maar er is geen eensgezindheid over de bindende streefcijfers voor de uitrol en met name de op de omvang van de vloot gebaseerde streefcijfers voor laadinfrastructuur.

**C. Effecten van de voorkeursoptie****Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?**

**De maatschappelijke baten** zijn het gevolg van een vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en luchtverontreinigende stoffen. In het algemeen zullen investeringen in de kwantiteit en kwaliteit van de infrastructuur het gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen niet onmiddellijk doen stijgen. Die groei zal eerder het gevolg zijn van ander beleid, zoals de CO<sub>2</sub>-emissienormen voor auto's en bestelwagens. Alleen als er voldoende en interoperabele infrastructuur beschikbaar is die consumenten een minimale dienstverlening biedt, kan worden verwacht dat er genoeg voertuigen op de markt zullen komen om de doelstelling van het EU-klimaatdoelstellingenplan te halen. Ten opzichte van het basisscenario zouden de externe kosten van CO<sub>2</sub>-emissies in de periode 2021-2050 naar schatting met ongeveer 445 miljard euro dalen, uitgedrukt als contante waarde, terwijl de externe kosten van luchtverontreiniging met 75 miljard euro zouden dalen. Die reducties zijn het gevolg van ander beleid, maar worden mogelijk gemaakt door de uitrol van infrastructuur. De voorkeursoptie zal naar verwachting een positief effect hebben op innovatie, met name op de ontwikkeling van emissiearme en emissievrije voertuigen en vaartuigen, innovatieve diensten op basis van een gemeenschappelijke data-infrastructuur, aanverwante bedrijfsmodellen en tevens de ontwikkeling van geavanceerde innovatieve laad- en tanktechnologieën. Die innovaties zullen het concurrentievermogen van de Europese industrie waarschijnlijk versterken.

**Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?**

De totale infrastructuurkosten, m.i.v. de kapitaal- en exploitatiekosten voor volledig interoperabele en gebruikersvriendelijke infrastructuur, zullen naar verwachting tussen 67,1 en 70,5 miljard euro bedragen ten opzichte van het basisscenario voor de periode 2021-2050, uitgedrukt als contante waarde, waarvan 60,3 tot 63,7 miljard euro voor weginfrastructuur, 5,9 miljard euro voor het vervoer over water en 0,9 miljard euro voor de luchtvaart. Er zijn geen significante directe negatieve effecten op economisch, sociaal of milieugebied.

**Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en voor het concurrentievermogen?**

De beleidsopties zorgen in alle lidstaten voor meer zekerheid over de marktvraag op lange termijn. Dit komt alle ondernemingen die op deze markt actief zijn ten goede. Met name op de markt voor elektrische mobiliteit zijn nieuwe marktdeelnemers vaak kmo's die baat zullen hebben bij de versnelde uitrol van laadinfrastructuur in het kader van de richtlijn en bij de bepalingen inzake gegevensuitwisseling via nationale toegangspunten van de lidstaten. Het concurrentievermogen van ondernemingen die laad- en tankinfrastructuur installeren en exploiteren neemt onder alle beleidsopties toe. De strengere CO<sub>2</sub>-normen voor auto's, bestelwagens en zware bedrijfsvoertuigen doen de vraag naar laad- en tankdiensten immers stijgen en zorgen, in combinatie met de dalende kostprijs van deze technologieën, voor meer rendement.

**Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?**

De kosten van overheidsinstanties voor de verplichte evaluatie en actualisering van de nationale beleidskaders en voor de verslaglegging over de uitvoering zijn dezelfde als in het basisscenario. In het basisscenario worden die kosten geraamd op 3 400 000 euro (126 000 euro per lidstaat) voor elke driejaarlijkse rapportagecyclus in het kader van de nationale beleidskaders. De verplichting om verslag uit te brengen over de naleving van de strikte doelstellingen kan de monitoringkosten tot op zekere hoogte doen toenemen. De extra kosten ten opzichte van het basisscenario kunnen echter niet worden gekwantificeerd. De standaardisering van de

gegevensformaten, de digitalisering van de gegevensoverdracht en het gemeenschappelijk systeem voor rapportage aan de nationale toegangspunten van de lidstaten zal de algemene rapportage in het kader van de richtlijn vereenvoudigen. Investerings in infrastructuur zullen naar verwachting grotendeels door de particuliere sector gebeuren. Met name in de beginfase van de marktontwikkeling zullen de overheden echter een deel van de marktinvesteringen financieel moeten ondersteunen, waarna de steunintensiteit na verloop van tijd afneemt. Tot 2030 zal de overheid naar verwachting gemiddeld 0,64 miljard euro per jaar moeten bijdragen (41 % van de totale investeringen). Voor de periode 2031-2050 wordt de overheidssteun op gemiddeld 0,45 miljard euro per jaar geraamd (10 % van de totale investeringen).

#### **Zijn er andere significante gevolgen?**

Consumenten krijgen toegang tot voldoende en volledig interoperabele infrastructuur en tot informatie en diensten die het gemakkelijker en voorspelbaarder maken om de EU met emissiearme en emissievrije voertuigen te doorkruisen. De knelpunten op het gebied van de volledigheid van de consumenteninformatie en passende betaalopties worden aangepakt. Deze voordelen kunnen echter niet worden gekwantificeerd.

#### **Evenredigheid**

Geen van de beleidsalternatieven gaat verder dan wat nodig is om de algemene beleidsdoelstellingen te verwezenlijken. De voorgestelde maatregel zorgt ervoor dat in de Unie voldoende infrastructuur voor het opladen en bijtanken van voertuigen op alternatieve brandstoffen wordt uitgerold voor de verwezenlijking van de verhoogde klimaat- en energieambitie voor 2030 en de algemene doelstelling om de Unie tegen 2050 klimaatneutraal te maken.

### **D. Evaluatie**

#### **Wanneer wordt het beleid geëvalueerd?**

Het beleid zal eind 2026 worden geëvalueerd. De uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zal worden beoordeeld in het licht van het gebruik van emissiearme en emissievrije voertuigen. Voorts zullen de technologische ontwikkelingen in de scheep- en luchtvaart en bij het spoor worden geanalyseerd om de behoefte aan infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in die sectoren te bepalen.