



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

27. september 2021
2021 – 829

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR)

KOM (2021) 559

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen lancerede den 14. juli 2021 forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Forslaget er en del af Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-lovpakke, der skal bidrage til EU's klimamål om mindst 55 pct. CO₂-reduktion i 2030 og klimaneutralitet i senest 2050

I 2014 blev der med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (herefter AFI-direktivet) fastlagt en fælleseuropæisk ramme for implementeringen af infrastruktur for alternative drivmidler. Kommissionens evaluering af anvendelsen af direktivet (SWD (2021) 637) peger dog på en ulige udvikling af lade- og optankningsinfrastrukturen i EU samt manglende interoperabilitet og brugervenlighed. Fraværet af en klar fælles metode til fastlæggelse af mål og vedtagelse af foranstaltninger til at fremme udviklingen af infrastrukturen for alternative drivmidler har ført til en situation, hvor ambitionsniveauet og målsætningerne for udrulningen af infrastruktur for alternative drivmidler varierer betydeligt mellem de europæiske medlemslande.

For at forhindre forskelle i fortolkninger på tværs af EU's indre marked og bidrage til indfrielse af de styrkede europæiske klimamål foreslår Europa-Kommissionen med forslaget til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer en helhedsorienteret tilgang til infrastrukturplanlægning og en bred udrulning af infrastrukturen til alternative drivmidler, der skal understøtte overgangen fra en overvejende fossil transportsektor til en nul-emissionsflåde i 2050.

Med sit forslag til forordning foreslår Europa-Kommissionen bindende nationale mål for udrulningen af infrastruktur for alternative drivmidler i EU for køretøjer, skibe og luftfartøjer. Forslaget til forordning fastlægger



fælles tekniske specifikationer og krav til brugerinformation, dataforsyning og betalingskrav til infrastrukturen. Forslaget til forordning opstiller endvidere regler for udarbejdelsen af de nationale politiske rammer, der skal vedtages i medlemsstaterne, herunder også for infrastruktur for alternative drivmidler på områder, hvor der ikke er fastsat bindende EU-dækkende mål om udviklingen for drivmiddelinfrastrukturen. Forslaget til forordning fastlægger i forlængelse heraf en afrapporteringsmekanisme, der skal understøtte samarbejde på tværs af EU og sikre en robust afrapportering om udviklingen i drivmiddelinfrastrukturen.

De nationale politikrammer og statusrapporter kan potentielt medføre betydelige statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser, som regeringen i øjeblikket analyserer omfanget af.

Regeringen ser frem til at behandle forslaget nærmere.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat et forslag til Europa-Parlamentet og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler samt ophævelse af det gældende AFI-direktiv (2014/94/EU). Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 10. september 2021.

Forslaget til forordningen er fremsat som en del af Europa-Kommissionens 'Fit for 55'-lovpakke, der skal realisere EU's klimamål for 2030 på mindst 55 pct. drivhusgasemissionsreduktioner set i forhold til 1990-niveauet. Ud over forslaget om AFI-forordningen har Europa-Kommissionen fremsat yderligere 12 forslag, der skal bidrage til at nå reduktionsmålene i 2030 og gøre samtlige sektorer i EU's økonomi klimaneutrale i 2050.

Europa-Kommissionen vurderer, at mobiliteten, som et velfungerende transportsystem understøtter, er afgørende for alle, der bor i Europa samt for den europæiske økonomi som helhed.

I forhold til det indre marked medfører mobilitet gevinster for den europæiske befolkning og for private virksomheder. Da transportsektoren i Europa fortsat er afhængig af fossile brændstoffer, og udviklingen af markedet for alternative drivmidler samtidig varierer betydeligt på tværs af transportformer medfører det udfordringer for den grønne omstilling af transportsystemet, hvilket resulterer i en øget indvirkning på klimaet og miljøet fra sektoren, herunder i form af drivhusgasemissioner og lokal luftforurening, der påvirker de europæiske borgeres sundhed og trivsel. Det er derfor et prioriteret mål at gøre alle transportformer i EU mere bæredygtige ved at øge anvendelsen af nul- og lavemissionskøretøjer, fly og skibe samt øge brugen af vedvarende og fossilreducerede



brændstoffer i alle transportformer. Den øgede udbredelse og anvendelse af vedvarende brændstoffer kan imidlertid ikke stå alene, men skal gå hånd i hånd med oprettelsen af et omfattende netværk af lade- og optankningsinfrastruktur.

For at bidrage til indfrielsen af den styrkede europæiske klimaambition for 2030 samt EU's mål om klimaneutralitet senest i 2050 har Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer således til formål at sikre tilgængeligheden og anvendeligheden af et tæt netværk af infrastruktur til alternative drivmidler i hele EU, herunder også i de mest afsidesliggende områder i unionen. Det er med forslaget ambitionen, at alle brugere af transportformer, der anvender alternative drivmidler (køretøjer, skibe og fly), let skal kunne bevæge sig i hele EU via nøgleinfrastruktur såsom motorveje, havne og lufthavne.

Ud over vejtransport berører forslaget søfart og elektricitetsforsyning til fly på standpladser i lufthavne og skal derfor ses i sammenhæng med andre forslag i Fit-for-55-pakken, der styrker luft- og søfartens bidrag til CO₂-reduktion, herunder FuelEU Maritime og Refuel Aviation.

Forslaget til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer er fremsat med hjemmel i artikel 90 og 91, stk.1, litra d) og artikel 170-171 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure jf. traktatens artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

3. Formål og indhold

Forslaget til forordning skal konkret bidrage til at opfylde EU's klimamål ved at sikre etableringen af en minimumsinfrastruktur for alternative drivmidler og derved understøtte en øget anvendelse af transportformer, der er drevet af alternative drivmidler. Herudover skal forslaget til forordning sikre fuld teknisk interoperabilitet til drivmiddelinfrastrukturen og sikre tilstrækkelig brugerinformation og passende betalingsmuligheder.

Bindende mål for elektrisk ladeinfrastruktur til lette køretøjer

Forslaget til forordning medfører, at medlemsstaterne skal sikre, at der etableres offentligt tilgængelige ladestationer til lette køretøjer, baseret på antallet af lette elektriske køretøjer, der er indregistreret i medlemsstaten. På medlemsstatens område skal offentligt tilgængelige ladestationer til lette køretøjer levere tilstrækkelig effekt til disse køretøjer. Med



henblik herpå skal medlemsstaterne sørge for, at følgende effektmål kumulativt ved udgangen af hvert år, startende fra det år, hvor forslaget til forordning træder i kraft, er opfyldt:

- a) For hvert batterielektrisk køretøj (BEV) indregistreret i medlemsstaten, skal der tilvejebringes en samlet effekt på mindst 1 kW gennem offentligt tilgængelige ladestationer.
- b) For hver plug-in hybrid (PHEV), der er indregistreret i medlemsstaten, skal der tilvejebringes en samlet effekt på mindst 0,66 kW gennem offentligt tilgængelige ladestationer.

Medlemsstaterne skal endvidere sikre en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladestander dedikeret til lette køretøjer langs det transeuropæiske transportnet; TEN-T-netværket

- a) Langs TEN-T-hovedvejnettet skal offentligt tilgængelige ladestationer dedikeret til lette køretøjer opfylde følgende krav i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 60 km imellem dem: 1) inden den 31. december 2025 skal hver ladestation tilbyde en samlet effekt på mindst 300 kW og omfatte mindst en ladestander med en individuel effekt på mindst 150 kW. 2) Inden den 31. december 2030 skal hver ladestation tilbyde en samlet effekt på mindst 600 kW og omfatte mindst to ladestander med en individuel effekt på mindst 150 kW.
- b) Langs det samlede TEN-T-vejnet, som defineret i artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU, skal offentligt tilgængelige ladestander dedikeret til lette køretøjer opfylde følgende krav i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 60 km imellem dem: 1) inden den 31. december 2030 skal hver ladestation tilbyde en samlet effekt på mindst 300 kW og omfatte mindst én ladestander med en individuel effekt på mindst 150 kW. 2) Inden den 31. december 2035 skal hver ladestation tilbyde en samlet effekt på mindst 600 kW og omfatte mindst to ladestander med en individuel effekt på mindst 150 kW.

Endeligt skal tilgrænsende lande sørge for, at de beskrevne maksimale afstande i hver kørselsretning mellem offentligt tilgængelige ladestationer dedikeret til lette køretøjer på TEN-T-hovednettet og det samlede TEN-T-netværk, ikke overskrides i grænseregioner. Det vurderes, at Danmark således skal være



særligt opmærksom på, at afstandskravene overholdes mod Tyskland i syd og mod Sverige i øst.

Bindende mål for elektrisk ladeinfrastruktur til tunge køretøjer

Medlemsstaterne skal sikre en minimumsdækning af offentligt tilgængelige ladestander dedikeret til tunge køretøjer på deres område. Med henblik herpå sikrer medlemsstaterne, at:

- a) Offentligt tilgængelige ladestationer langs TEN-T-hovednetværket dedikeret til tunge køretøjer opfylder følgende krav i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 60 km imellem dem: 1) inden den 31. december 2025 skal hver ladestation tilbyde en effekt på mindst 1400 kW og omfatte mindst én ladestander med en individuel effekt på mindst 350 kW. 2) Inden den 31. december 2030 skal hver ladestation tilbyde en effekt på mindst 3500 kW og omfatte mindst to ladestander med en individuel effekt på mindst 350 kW.
- b) Langs det samlede TEN-T-netværk skal offentligt tilgængelige ladestationer dedikeret til tunge køretøjer opfylde følgende krav i hver kørselsretning med en maksimal afstand på 100 km imellem dem: 1) inden den 31. december 2030 skal hver ladestation tilbyde en effekt på mindst 1400 kW og omfatte mindst en ladestation med en individuel effekt på mindst 350 kW. 2) Inden den 1. december 2035 skal hver ladestation tilbyde en effekt på mindst 3500 kW og omfatte mindst to ladestationer med en individuel effekt på mindst 350 kW.

Europa-Kommissionen foreslår endvidere, at det inden den 31. december 2030 sikres, at der i hvert sikkert¹ parkeringsområde installeres mindst én ladestander dedikeret til tunge køretøjer med en effekt på mindst 100 kW.

Det fremgår desuden af forslaget, at der inden den 31. december 2025, i hvert byknudepunkt² skal etableres offentligt tilgængelige ladestander dedikeret til tunge køretøjer, der leverer en samlet effekt på mindst

¹ Defineres ifølge Europa-Kommissionen som et lastbilparkeringsområde, som er udstyret med sikkerhedsforanstaltninger (belysning) samt toiletter m.v.

² Ifølge forslaget til forordningen defineres et byknudepunkt som: et byområde, hvor transportinfrastrukturen i det transeuropæiske transportnet, som f.eks. havne, herunder passagerterminaler, lufthavne, banegårde, logistiske platforme og godsterminaler i og omkring et byområde, er forbundet med andre dele af denne infrastruktur og med infrastrukturen for regional og lokal trafik.



600 kW via ladestandere med en individuel effekt på mindst 150 kW. Derudover skal der senest den 31. december 2030 i hvert byknudepunkt, etableres offentligt tilgængelige ladestandere dedikeret til tunge køretøjer, der leverer en samlet effekt på mindst 1200 kW gennem ladestanderer med en individuel effekt på mindst 150 kW.

Yderligere krav til ladeinfrastrukturen

Ladeinfrastrukturen skal overholde en række internationale standarder. Herunder skal ladestanderne eksempelvis være forsynet med standardiserede stik. Yderligere skal de være udstyret med intelligente målere og muliggøre intelligent opladning, således, at de elektriske køretøjer kan indgå aktivt i elmarkedet og eksempelvis bidrage til balancering af elnettet. For Ladestandere med ladeeffekt under 50 kW skal tilbydes mulighed for betaling enten via kortlæser, betaling med enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort eller enheder, der anvender en internetforbindelse som fx en QR-kode, der specifikt kan genereres med og anvendes til betaling af transaktionen. For ladeinfrastruktur med en ladeeffekt på mindst 50 kW skal der tilbydes mulighed for betaling via en kortlæser eller betaling med enheder med en kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort. Forbrugerne skal frit kunne oplade deres elektriske køretøjer på ad hoc-basis via udbredte betalingsløsninger og de priser, som ladeoperatørerne opkræver ved offentligt tilgængelige ladestandere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikke-diskriminerende. Priserne for opladning af elektriske køretøjer skal endvidere tydeligt vises, så prisen på ad hoc-opladning er kendt for slutbrugeren, inden denne påbegynder opladningen af et elektrisk køretøj. Det påhviler også medlemsstaterne at iværksætte de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at passende skiltning opsættes på parkerings- og rasteplasser på TEN-T-vejnettet, for at gøre det let at identificere den nøjagtige placering af infrastrukturen for de alternative drivmidler.

Bindende mål for brintforsyning til vejtransport

For så vidt angår infrastruktur til transmission af brint skal medlemsstaterne sikre, at der på deres område senest den 31. december 2030 er etableret et minimum antal af offentligt tilgængelige brinttankstationer. Med henblik herpå skal medlemsstaterne sikre, at der etableres offentligt tilgængelige brinttankstationer med en minimumskapacitet på 2 t/dag, som er udstyret med mindst en 700-bar dispenser med en maksimal afstand på 150 km imellem dem langs TEN-T-hovedvejnettet og det samlede TEN-T-vejnet. Flydende brint skal også gøres tilgængeligt



på offentligt tilgængelige brinttankstationer med en maksimal afstand på 450 km imellem dem.

Endeligt skal det sikres, at der senest den 31. december 2030 er mindst én offentligt tilgængelig brinttankstation i hvert byknudepunkt. Der skal i den forbindelse gennemføres en analyse af de bedste placeringer for sådanne tankstationer, der især skal belyse, hvordan sådanne tankstationer etableres i multimodale knudepunkter, hvor også andre transportformer kan blive serviceret.

Operatører eller ejere af offentligt tilgængelige brinttankstationer skal sikre, at brintstationerne er designet til at betjene både lette og tunge køretøjer. I godsterminaler skal operatører eller ejere af disse offentligt tilgængelige brinttankstationer sikre, at stationerne også udbyder flydende brint.

Yderligere krav til brintinfrastrukturen

Europa-Kommissionens forslag til forordningen fastsætter yderligere minimumskrav til brintinfrastrukturen vedrørende betalingsmuligheder, prisgennemsigtighed og kontraktmæssige valg for betaling. Eksempelvis skal alle operatører af offentligt tilgængelige brinttankstationer give slutbrugerne mulighed for at tanke på ad hoc-basis ved hjælp af et betalingsløsning, der er udbredt i Unionen.

Krav til LNG-infrastrukturen til vejtransport

For LNG skal medlemsstaterne inden den 1. januar 2025 sikre, at der er etableret et passende antal offentligt tilgængelige LNG-tankstationer, i det mindste langs TEN-T-hovedvejnettet, for at gøre det muligt for tunge LNG-motorkøretøjer at køre i hele Unionen. LNG-tankstationerne skal dog ikke etableres, såfremt omkostningerne er uforholdsmæssige i forhold til fordelene, herunder de afledte klima- og miljøfordele.

Mål for elektricitetsforsyning fra land til skibe i havne

Medlemsstaterne skal sikre, at der tilvejebringes et minimum af elektricitetsforsyning fra land til container- og passagerskibe i havne. Med henblik herpå, skal medlemsstaterne inden den 1. januar 2030 foretage de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at havnene, der er omfattet af TEN-T-nettet med containerskibe over 5.000 bruttoton og hvis gennemsnitlige årlige antal havneanløb, de sidste tre år, er over 50, har tilstrækkelig adgang til landstrøm til at imødekomme mindst 90% af efterspørgslen.



Ligeledes skal det sikres, at TEN-T-havne med ro-ro-passagerskibe (fx skibe med biler og tog) og højhastighedspassagerfartøjer over 5.000 bruttoton og hvis gennemsnitlige årlige antal havneanløb, de sidste tre år, er over 40, har tilstrækkelig adgang til landstrøm til at opfylde mindst 90% af de skibe, der anløber havnen.

Endelig skal det sikres, at TEN-T-havne, hvis gennemsnitlige årlige antal havneanløb er over 25 de seneste tre år med andre passagerskibe end ro-ro-passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer over 5.000 bruttoton har tilstrækkelig landstrøm til at imødekomme mindst 90 pct. af de ankomne skibe.

Mål for elektricitetsforsyning fra land til fartøjer til transport ad indre vandveje

Medlemsstaterne skal sikre, at mindst ét anlæg, der leverer landstrøm til fartøjer til transport ad indre vandveje, er installeret i alle TEN-T-hovedhavne, for indre vandveje, inden den 1. januar 2025, mens det skal sikres, at mindst ét anlæg, der leverer landstrøm til fartøjer til transport ad indre vandveje, er implementeret i alle TEN-T-havne inden 1. januar 2030.

Danmark har ingen TEN-T havne for indre vandveje.

Mål for LNG-forsyning i havne

For LNG-forsyningen i havne skal medlemsstaterne sørge for, at der er etableret et passende antal tankstationer til transmission af LNG i TEN-T-hovedhavne, så skibe kan cirkulere på hele TEN-T-hovednettet inden den 1. januar 2025. Medlemsstaterne skal i deres nationale politikrammer, under hensyntagen til de faktiske markedsbehov og udviklinger, udpege de TEN-T-hovedhavne, der skal give adgang til optankning af LNG.

Mål for elektricitetsforsyning til fly

Forslaget indeholder bestemmelser om elektricitetsforsyning til fly, mens de opholder sig på standpladserne i lufthavne. Medlemsstaterne skal inden den 1. januar 2025 sikre, at lufthavnsdriftsorganer i alle TEN-T-lufthavne sørger for, at levering af elektricitet til luftfartøjer er tilgængelig ved alle gates, der anvendes til kommerciel lufttransport. Inden den 1. januar 2030 skal der desuden være elektricitetsforsyning tilgængelig ved øvrige standpladser, der anvendes til kommerciel lufttransport.



Senest den 1. januar 2030 skal medlemsstaterne iværksætte de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den leverede elektricitet kommer fra elnettet eller produceres på stedet som vedvarende energi.

Nationale politikrammer

Forslaget til forordningen omformulerer bestemmelserne i AFI-direktivet for medlemsstaternes nationale politikrammer. Det foreslås i forslaget, at medlemsstaterne senest den 1. januar 2024 skal udarbejde et udkast til en national politikramme, der skal indberettes til Europa-Kommissionen. Politikrammen skal beskrive udviklingen i markedet for alternative drivmidler i transportsektoren og implementeringen af den relevante infrastruktur for de enkelte transportformer. Heri skal bl.a. også indgå en beskrivelse af lovgivningsmæssige og andre politiske tiltag, der er nødvendige for at sikre gennemførelsen af forordningen, ligesom der skal redegøres for nationale måltal og målsætninger for opfyldelse af de bindende mål, der er fastsat i medfør af den foreslåede forordning. Endvidere skal budgetter for implementeringsstøtte og foranstaltninger, til at sikre, at offentligt tilgængelig lade- og tankinfrastruktur er tilgængelige for ældre personer, bevægelseshæmmede og handicappede, beskrives. Medlemsstaterne skal sikre, at de nationale politiske rammer tager hensyn til de regionale og lokale myndigheders interesser, især når det drejer sig om lade- og tankningsinfrastruktur til offentlig transport.

Europa-Kommissionen skal evaluere den nationale politikramme og kan fremsætte henstillinger til en medlemsstat senest seks måneder efter forelæggelsen af udkastet til den nationale politikramme. Disse henstillinger kan især vedrøre ambitionsniveauet for udrulningen af infrastruktur for alternative drivmidler. Senest den 1. januar 2025 skal medlemsstaterne oversende den endelige nationale politiske ramme til Europa-Kommissionen.

Afrapportering, gennemgang af nationale politikrammer og fremskridtsrapportering

Hver medlemsstat skal forelægge Europa-Kommissionen en statusrapport om implementeringen af den nationale politikramme første gang inden den 1. januar 2027 og derefter hvert andet år. Statusrapporterne skal dække de oplysninger, der er anført i forslaget til forordningens bilag I, og skal, hvor det er relevant, indeholde en begrundelse for bl.a. niveauet for opnåelse af de nationale mål. En tilsynsmyndighed i medlemsstaten skal senest den 30. juni 2024 og derefter hvert tredje år vurdere, hvordan udrulning og drift af ladepunkter kan gøre det muligt for



elektriske køretøjer at bidrage yderligere til fleksibiliteten i energisystemet, herunder bidrage til balancering af markedet og til yderligere anvendelse af vedvarende elektricitet. Denne vurdering skal tage hensyn til alle typer af ladepunkter, herunder både offentlige og private. På grundlag af resultaterne af vurderingen, skal medlemsstaterne iværksætte de nødvendige foranstaltninger for etableringen af yderligere ladepunkter og medtage disse i statusrapporterne.

Det foreslås i forslaget til forordningen, at Europa-Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage regler vedrørende indholdet, strukturen og formatet for de nationale politiske rammer og indholdet af de nationale statusrapporter, der skal forelægges Kommissionen.

Senest den 1. januar 2026 vurderer Europa-Kommissionen de nationale politiske rammer, som medlemsstaterne har meddelt og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om vurderingen af disse og deres sammenhæng på EU-plan, herunder en første vurdering af den forventet opnåelse af de nationale mål og bindende mål i forordningen.

Europa-Kommissionen vurderer de fremskridtsrapporter, som medlemsstaterne har forelagt og kan komme med anbefalinger til medlemsstaterne for at sikre opfyldelsen af målene og forpligtelserne i forordningen. Efter disse henstillinger skal medlemsstaterne inden for seks måneder sende en opdatering af statusrapporten. Europa-Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om Europa-Kommissionens vurdering af statusrapporterne et år efter medlemsstaternes forelæggelse af de nationale statusrapporter. Denne rapport skal indeholde en vurdering af de fremskridt, der er gjort på medlemsstatsniveau med hensyn til at nå målene og en vurdering af sammenhængen mellem udviklingen på EU-niveau.

Senest den 28. februar året efter forslaget til forordningens ikrafttrædelse, og derefter hvert år på samme dato, skal medlemsstaterne oplyse Europa-Kommissionen om den samlede ladeeffekt, antallet af offentligt tilgængelige ladepunkter og antallet af indregistrerede elektriske køretøjer den 31. december det foregående år, herunder både for batteri-elektriske køretøjer (BEV) og plug in-hybridbiler (PHEV)

Hvis det fremgår af rapporten, at en medlemsstat risikerer ikke at nå sine nationale mål, kan Europa-Kommissionen afgive en betænkning herom og anmode den pågældende medlemsstat om at træffe korrigerende foranstaltninger for at nå de nationale mål. Inden for tre måneder efter modtagelsen af Europa-Kommissionens betænkning skal Europa-Kommissionen underrettes om de korrigerende foranstaltninger, der



planlægges gennemført for at nå målene. De korrigerende foranstaltninger skal omfatte yderligere tiltag, som medlemsstaten gennemfører for at nå målene og en klar tidsplan for tiltag, der muliggør en vurdering af de årlige fremskridt hen imod at nå disse mål. Finder Europa-Kommissionen, at de korrigerende foranstaltninger er tilfredsstillende, opdaterer medlemsstaten sin seneste statusrapport med disse korrigerende foranstaltninger og forelægger den for Europa-Kommissionen.

Brugerinformation

Forslaget til forordning viderefører AFI-direktivets brugerinformationskrav og fastslår, at det påhviler medlemsstaterne at sikre, at relevant, sammenhængende og klar information, for så vidt angår de motorkøretøjer, der regelmæssigt kan tankes med de enkelte brændstoffer, der bringes i omsætning eller genoplades ved ladestandere, gøres tilgængelig. Sådant information skal gøres tilgængelig i motorkøretøjsmanualer, på tankstationer og ved ladestandere, i motorkøretøjer og hos motorkøretøjsforhandlere på medlemsstaternes område.

Forslaget til forordning viderefører også AFI-direktivets brugerinformationsbestemmelser om krav om mærkning med et eller flere symboler, der angiver infrastrukturkompatibilitet (standarder) samt identifikation af, hvilke typer brændstof, der kan tankes på offentligt tilgængelige tankstationer, ligesom forslaget til forordning også viderefører AFI-direktivets brugerinformationsbestemmelser om prissammenligningskilte for fossile brændstoffer og alternative drivmidler per 100 km.

Databestemmelser

Europa-Kommissionen foreslår i sit forslag til forordning, at medlemsstaterne senest et år efter forordningens ikrafttrædelse skal udpege en myndighed, der skal udstede og administrere unikke identifikationskoder ('ID'), der skal bruges til at identificere operatører af ladepunkter og mobilitetstjenesteudbydere. Operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og ejere af tankstationer skal sikre tilgængeligheden af statisk og dynamisk data vedrørende den infrastruktur til alternative drivmidler, der drives af dem. Operatørerne og ejerne skal give adgang til disse data, gennem et nationalt datapunkt, uden omkostninger. Eksempelvis skal data om geografisk placering, antal stik, antal parkeringspladser for handicappede, identifikationskoder, strømtype og ad hoc-pris gøres tilgængelig.

Medlemsstaterne skal sikre, at tilgængeligheden af data sker på et åbent og ikke-diskriminerende grundlag for alle interessenter gennem et nationalt adgangspunkt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets



direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer. Det foreslås endvidere, at Europa-Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for bl.a. at kunne specificere elementer relateret til dataformat, hyppighed og kvaliteten af data og hvor data skal gøres tilgængelige.

Tekniske specifikationer

Det foreslås, at forordningen fastsætter tekniske specifikationer for normale- og højeffektlaststandere, brinttankstationer, CNG-tankstationer, LNG-tankstationer og strømforsyning fra land til skibe. Europa-Kommissionen kan anmode europæiske standardiseringsorganisationer om at udarbejde europæiske standarder, der definerer tekniske standarder for de områder, der er nævnt i forslaget til forordnings bilag II, for hvilke der ikke allerede er vedtaget fælles tekniske specifikationer af Kommissionen. Europa-Kommissionen tillægges desuden beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for at supplere gældende tekniske specifikationer med nye fælles tekniske specifikationer med henblik på at muliggøre fuld teknisk interoperabilitet for opladnings- og tankningsinfrastrukturen med hensyn til fysisk forbindelse og kommunikationsudveksling.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.

5. Nærhedsprincippet

Europa-Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser Europa-Kommissionen bl.a. til, at klimaforandringerne er et grænseoverskridende problem. Endvidere påpeger Europa-Kommissionen under henvisning til evalueringen af det gældende AFI-direktiv, at handling i EU har skabt merværdi i form af effektivitet, efficiens og synergier på drivmiddelinfrastrukturområdet. Europa-Kommissionen har vurderet, at det uden handling på EU-niveau ikke vil være sandsynligt, at et sammenhængende og komplet netværk af en fuldt interoperabelt infrastruktur for alternative brændstoffer vil udvikle sig i alle medlemsstater og dermed sikre, at det er muligt at rejse på tværs af Unionen i køretøjer, der anvender alternative brændstoffer.

For at indfri EU's opjusterede klimamål for 2030 og sikre optagelsen af flere køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, kræves der således, ifølge Europa-Kommissionen, koordination og fortsat handling på EU-niveau, som vil øge chancen for, at der sker en nødvendig og omkostningseffektiv indfrielse af klimamålsætningerne.



Evalueringen af AFI-direktivet (2014/94/EU) har vist, at udviklingen af en fælles EU-ramme til en vis grad har bidraget til at undgå fragmentering og at en sådan ramme har støttet udviklingen af nationale politikker til udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer i alle medlemsstater samt understøttet mere lige vilkår inden for branchen. Ved at tilskynde interoperabilitet, relevante tekniske standarder og fastsætte mål for udrulningen af infrastrukturen har handling på EU-niveau givet omkostningsbesparelser og bedre værdi for pengene ved stordriftsfordele, undgå dobbeltarbejde og unødigt ressourceforbrug samt tilvejebringe investeringsfinansiering til infrastruktur. Direktivets gennemførelse og dets understøttende aktivitet har gjort det lettere at samarbejde og informationsudveksle om alternative brændstoffer mellem den relevante industri og offentlige aktører. Uden direktivet ville et sådant samarbejde formentlig ikke eksistere.

Regeringen finder, at klimaforandringerne er et tværnationalt og grænseoverskridende problem og anser det for nødvendigt, at der handles på fællesskabsniveau på området for infrastruktur til alternative brændstoffer, da de enkelte medlemsstater ikke har de fornødne retlige instrumenter til at kunne opnå paneuropæisk koordinering med hensyn til opbygning og fastsættelse af harmoniserede tekniske specifikationer for infrastrukturen. Det er derfor regeringens vurdering, at regulering på EU-niveau har fordele frem for selvstændig regulering i de enkelte medlemslande og kan skabe europæisk merværdi. Regeringen kan tilslutte sig Europa-Kommissionens vurdering og er på det foreliggende grundlag af den opfattelse, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

AFI-direktivet er implementeret i national ret ved bekendtgørelse nr. 259 af 5. april 2018 om brugerinformation hos motorkøretøjsforhandlere om alternative brændstoffer, bekendtgørelse nr. 473 af 8. maj 2018 om ændring af bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer, bekendtgørelse nr. 731 af 12. juni 2017 om ændring af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr samt lov nr. 1537 af 19. december 2017 (med senere ændringer) om infrastruktur for alternative drivmidler. Lov om infrastruktur for alternative drivmidler har følgende tilknyttede bekendtgørelser; bekendtgørelse nr. 57 af 25. januar 2018 (med senere ændringer) om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer samt bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.



7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

I det omfang, at den gældende lovgivning måtte vise sig utilstrækkelig til at opfylde forslaget krav om, at der skal etableres nationale politiske rammer for udviklingen af markedet for alternative drivmidler, kan der blive behov for ny lovgivning.

Det er regeringens vurdering, at en gennemførelse af forordningen vil kunne betinge ændringer i den eksisterende lovgivning. AFI-direktivet er i dag gennemført i dansk ret ved bl.a. AFI-loven og en række bekendtgørelser udstedt i medfør heraf. En forordning er imidlertid direkte gældende i medlemsstaten og forudsætter ikke implementering i national lovgivning. Hvis forslaget til forordning regulerer nogle af de samme elementer, som i dag indgår i AFI-loven og bekendtgørelser udstedt i medfør deraf, kan der som følge heraf være behov for ændringer i den gældende lovgivning.

Økonomiske konsekvenser

Da baggrunden for forordningen er, at infrastrukturen ikke antages implementeret alene på baggrund af markeds kræfterne, kan der blive behov for offentlig regulering eller støtte for at sikre en tilstrækkelig gennemførelse af forordningen

Statsfinansielle konsekvenser

De nationale politikammer og statusrapporter kan potentielt medføre betydelige statsfinansielle konsekvenser.

De statsfinansielle konsekvenser for Danmark vil blive analyseret nærmere.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

De nationale politikammer og statusrapporter kan potentielt medføre betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser

De samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark vil blive analyseret nærmere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Der kan være udfordringer ved at opfylde kravet om, at medlemslandene sikrer, at de priser, der opkræves ved de offentligt tilgængelige ladestander, er rimelige og ikke omfatter ekstragebyrer for opladning af elektriske



køretøjer for brugere, der ikke har indgået kontrakt med den pågældende landstanders operatør. Mulighederne for at opfylde kravet vil bl.a. være afhængig af, om aktiviteten eller dele af den vil blive opfattet som en aktivitet som staten kan regulere, som for eksempel elforsyningsaktivitet, eller som en kommerciel aktivitet på fuldt markedsmæssige vilkår, som staten ikke umiddelbart, inden for de konkurrenceretlige regler, kan regulere.

Forslaget til forordningens krav til oprettelse af et nationalt dataregister og indsamling af både statisk og dynamisk data forventes at medføre ikke uvæsentlige administrative omkostninger for både det offentlige og for de virksomheder, der omfattes af kravet om at stille data tilgængelig.

Forslaget til forordningens krav om, at medlemsstaterne skal sikre, at der tilvejebringes et minimum af elektricitetsforsyning fra land til søgående container- og passagerskibe i havne forventes at medføre økonomiske konsekvenser for de TEN-T havne, der vil skulle investere i landstrømsanlæg for at leve op til forordningens krav.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget har været i høring i Specialudvalget for Transport fra den 14. juli 2021 til den 18. august 2021.

Det er modtaget høringssvar fra Brintbranchen, De Danske Bilimportører, Dansk Elbil Alliance, Dansk Erhverv, Danske Havne, Dansk Industri, Danske Maritime, Danske Rederier, Drivkraft Danmark, DTL, FDM, ITD, KL, Rådet for Grøn Omstilling og Wind Denmark.

Brintbranchen hilser revisionsforslaget velkomment, men påpeger manglede konsistens mellem AFI-revisionsforslaget og andre dele af 'Fit for 55'-pakken. Brintbranchen anser AFI-direktivet for en vigtig del af dekarboniseringen af transportsektoren, men vurderer, at den praktiske implementering af det nuværende AFI-direktiv har været utilstrækkelig. Brintbranchen anser det derfor for positivt, at direktivet med forslaget bliver til en forordning med bindende mål, herunder at der introduceres tekniske krav, så der sikres konsistens på tværs af EU-landene.

Brintbranchen bemærker, at de bindende mål i forordningen ikke er ambitiøse nok, da disse i det meste fokuserer på vejtransport i TEN-T "core"



og ”comprehensive” netværk, mens resten af infrastrukturen skal udvikles efter medlemslandenes egne fastsatte mål. Endvidere understreger Brintbranchen, at det eneste klare mål for brintinfrastruktur dækker vejtransport. Organisationen mener, at det er positivt, at brint nu bliver en obligatorisk del af AFI-forordningen, i modsat til den tidligere version af AFI-direktivet. Brintbranchen undrer sig over, at der er et mål for LNG-infrastruktur i havne (dog relativt uspecifikt), mens målene for brintinfrastruktur udover til vejtransport er op til medlemslandene af fastsætte i de nationale politikrammer National Policy Frameworks (NPF).

Brintbranchen påpeger, at brint er anerkendt i resten af ’Fit for 55’-revisi-
onerne som en kritisk del af EUs 2030-mål for både tung vejtransport, sø-
og luftfart samt industri. Brintbranchen mener derfor, at der bør være spe-
cifikke mål til brintinfrastruktur især i havne, hvor brintskibe vil kræve se-
parate optankningsløsninger. Som organisationen også har udtrykt i or-
ganisationens høringssvar til ReFuelEU, mener Brintbranchen også, at
der mangler mål til rent brintforbrug efter 2035 i luftfarten (udover mere
komplekse brintbaserede brændsler), hvilket også betyder, at der er brug
for dedikerede brinttankinfrastruktur ved lufthavnene.

Endelig er Brintbranchen uforstående over for argumentationen om fos-
sile brændslers rolle, især LNG, i den foreslåede forordning. Brintbran-
chen mener, at nye investeringer i fossil infrastruktur indtil 2025 ikke kan
have en samfundsøkonomisk fordel, når man medregner miljøpåvirkning,
nuværende investeringer i LNG-køretøjer samt infrastruktur samt sam-
menligner med mulige alternativer (dvs. udvikling af optankningsinfra-
struktur med nul-emissionsenergi). Brintbranchen er bekymret for, at for-
slaget vil medføre, at nye tvungne investeringer i fossil infrastruktur vil re-
sultere i en vis lock-in effekt. Brintbranchen er uenige i, at den gradvise
udfasning af LNG- og andre fossile køretøjer skal skubbes til 2025 og me-
ner, at udfasningen skal starte øjeblikkeligt. Brintbranchen foreslår i for-
længelse deraf, at fossil infrastruktur ikke længere bør være en del af AFI-
forordningen.

De Danske Bilimportører bemærker med tilfredshed, at Kommissionen
med det foreliggende forslag flytter EU-reguleringen på området fra di-
rektiv til forordning, som bilindustrien har opfordret til, hvilket bidrager
til at sikre en mere ensartet implementering og udrulning af infrastruktur
i hele EU. Derudover henviser De Danske Bilimportører til positionspa-
pir udarbejdet af ACEA ”*ACEA Position Paper Review of the Alternative
Fuels Infrastructure Directive*”, fælles brev af 1. juli 2021 fra ACEA og
en række erhvervsorganisationer til Europa-Kommissionen samt frem-
sendte høringssvar i forbindelse med andre høringer.

Dansk Elbil Alliance påpeger, at det væsentligste for en elbilist er let ad-
gang til et stort og dækkende ladenetværk, som er nemt at tilgå, hvor der



ikke er kø, og hvor det er nemt at betale på en ensartet måde. Derfor bifalder Dansk Elbil Alliance som udgangspunkt, at EU med AFI-forordningen ønsker at skubbe på og sikre en hurtigere og mere veludbygget ladeinfrastruktur i hele Europa, bedre interoperabilitet og mere gennemsigthed til gunst for både kunderne og den grønne omstilling af transporten.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at forordningens definition af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler '*publicly accessible alternative fuels infrastructure*', kan tolkes som, at alle eksisterende og fremtidige ladestationer i EU, hvad enten de er beliggende på offentlig eller privat grund, vil blive betragtet som offentligt tilgængelige ladepunkter og som sådan skal overholde de nye foreslåede krav, der er beskrevet i AFIR-forslaget. Dette er en væsentlig udvidelse af det nuværende AFI-direktivs definition af offentlig tilgængelighed. Definitionen opfattes som retroaktiv, idet den omdefinerer ladeinfrastruktur, der allerede eksisterer (dvs. eksisterende aktiver, herunder destinationsladere). Endvidere påpeger Dansk Elbil Alliance, at forordningens præambel 17 yderligere vanskeliggør fortolkningen af definitionen af offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler.

Dansk Elbil Alliance er bekymret for, at eksisterende ladenetværk vil blive defineret som offentligt tilgængelige og således være underlagt de nye bestemmelser i AFI-forordningen. Dansk Elbil Alliance er uenig i, at ladestandere, som er placeret på privat grund med privat finansiering får ændret vilkårene for at drive forretning med tilbagevirkende kraft på anlæg med meget betydelige anlægsinvesteringer. Helt generelt vil nuværende ejere af ladepunkter, der er berørt af den nye definition, stå over for valget om enten at lukke deres ladestationer eller foretage en dyr opgradering for at være i overensstemmelse med AFIR-bestemmelserne. Den foreslåede definitions retroaktive karakter risikerer at straffe tidlige investorer på området (f.eks. små investorer, der har valgt at levere opladning som en service til deres kunder), og påvirker deres konkurrenceposition over for nye aktører.

Dansk Elbil Alliances foreslår, at ladestandere, der er opsat på privat grund for private midler og som er målrettet særlige brugergrupper (fx beboere i boligforeninger, medarbejdere i en virksomhed, eller kunder på hotel/restauranter mm) ikke skal underlægges bestemmelserne i AFI-forordningen, jf. også gældende definitioner i AFI-direktivet.

Dansk Elbil Alliance støtter en bred europæisk investering i ladeinfrastruktur, hvilket artikel 3 i forordningen medvirker til. Dansk Elbil Alliance ser positivt på, at der bliver fastlagt europæiske afstandskrav mellem geografiske placeringer af ladestanderne samt opstillet konkrete mål for, hvor



mange kW, der skal opsættes ved hhv. core-network og comprehensive network pr. elbil frem mod 2025, 2030 og 2035.

Dansk Elbil Alliance opfordrer til målene i forordningen suppleres med servicemål, således at man undgår kødannelse, at man hæver kW-målet på lynstationer, så det svarer til den opladningseffekt, som de nye elbiler kommer med (op til 300-350 kW) samt skærper tidsmål, så udrulningen sker tidligere end 2035, som der er lagt op til. Det er Dansk Elbil Alliances umiddelbare vurdering, at Danmark vil leve op til forordningens foreslåede krav grundet stor investeringsvillighed fra danske ladestanderoperatører. Dansk Elbil Alliance foreslår, at man i forordningen (på samme måde som Danmark fastsætter servicemål om en maksimal ventetid på at kunne komme til at lade på tværs af den europæiske ladeinfrastruktur, at kravet til lynstationer hæves fra 150 til 350 kW, og at tidshorizonten forkortes til 2030.

Ligeledes støtter Dansk Elbil Alliance en bred europæisk investering i ladeinfrastruktur til tung transport, hvilket forordningens artikel 4 medvirker til. Dansk Elbil Alliance ser positivt på, at der bliver fastlagt brede europæiske grænser for den geografiske placering af ladestanderne, samt opstillet konkrete mål for, hvor mange kW, der skal opsættes ved hhv. core-network og comprehensive network samt på dedikerede lastbilparkeringspladser frem mod 2025, 2030 og 2035. Dansk Elbil Alliance opfordrer dog både til en skærpet tidshorizont og til forhøjede kW-mål, idet der udvikles nye og kraftige ladestandarder for lastbiler på 1-2 MW via organisationen CharIn.

Kravene i AFIR bør ifølge Dansk Elbil Alliance følge udviklingen i standarderne, således at ellastbiler med mulighed for at lade med op til 2 MW også er garanteret opstilling af denne type ladeinfrastruktur inden for en kort tidshorizont. Dansk Elbil Alliance mener, at Danmark hurtigt kan leve op til kravene fremsat i forordningen ved at tænke ladeinfrastruktur til lastbiler inden Vejdirektoratets kommende udbud af ladeparker for elbiler. Dansk Elbil Alliance foreslår derfor, at kravene til "power output" i AFIR skal revideres løbende, sådan at de følger udviklingen i standarder for ladehastighed for elektriske lastbiler, som Dansk Elbil Alliance forventer vil blive øget væsentligt inden 2030.

Dansk Elbil Alliance bemærker, at AFIR lægger op til et krav om åben og let adgang på samtlige offentlig tilgængelige ladestander, hvor der skal være mulighed for som minimum at kunne åbne en ladestander og betale med gængse betalingsmidler (der kan bruges i hele EU), uden at det forudsætter, at kunden har et kontraktligt forhold med den pågældende operatør. Dansk Elbil Alliance forstår disse bestemmelser således, at man for så vidt angår opladning på ladestander under 50 kW som minimum skal kunne betale med:



- kreditkort (gennem fx en kreditkortaflæser fx Dankort),
- kontaktløs betaling med kort (som fx Apple-pay),
- opladning via QR-koder, eller
- en app fra den pågældende ladestanders operatør. Altså at man kan downloade ladestanderoperatørens app og indtaste sine kortoplysninger, og dermed få adgang til at starte/stoppe og betale for opladningen, idet det ikke nødvendiggør et kontraktligt forhold.

Dansk Elbil Alliance understreger, at bestemmelsen ikke udelukker, at man kan roame på de forskellige ladestandere. Det kunne fx være et ønske om at bruge en EON ladestander via en Spirii app, blot at der også er mulighed for, at man kan downloade en Eon app og betale derigennem, når man står ved en Eon lade-stander. Dog vil bestemmelsen udelukke, at man på standere under 50 kW alene vil kunne bruge en ladebrik, da dette forudsætter et kontraktligt forhold - med mindre, at der også er mulighed for at betale med gængse betalingsmidler eller app.

Såfremt forordningens bestemmelse skal forstås som Dansk Elbil Alliance læser forordningen, kan organisationen bakke op om artikel 5 stk. 2, litra a, hvilket Dansk Elbil Alliance vurderer, at de danske ladeoperatører allerede i dag lever op til. For så vidt angår artikel 5, stk. 2, litra b, foreslår Dansk Elbil Alliance, at QR-koder også inkluderes som en mulighed for at leve op til ad hoc-betaling ved hurtiglader med kapacitet over 50 kW for at mindske betalingsbarrierer og sikre fleksibilitet og valgfrihed for operatøren.

Endeligt støtter Dansk Elbil Alliance den foreslåede bestemmelse i artikel 17, stk. 3, vedrørende opsætning af prissammenligningsskilte og bemærker, at Dansk Elbil Alliance forstår bestemmelse således, at den nuværende danske løsning, hvor det er muligt at scanne en QR-kode via mobiltelefon, der fører til en statslig prisportal, er tilstrækkelig til at opfylde kravet. Dansk Elbil Alliance understreger dog samtidig, at det vil være meget problematisk, hvis prisinformationer skal kunne vises på et fysisk display på selve ladestanderen. Hvis dette er tilfældet, vil det være en stor omkostning for branchen og derved agere som en unødvendig barriere for omstillingen til elbiler.

Dansk Erhverv tager indledningsvist forbehold for, at det på grund af den korte høringsfrist ikke har været muligt at studere udspillet i detaljer eller drøfte det i dybden med medlemsvirksomhederne.

Dansk Erhverv støtter ambitionerne i den europæiske grønne pagt og målet om at gøre EU til det første klimaneutrale kontinent senest i 2050 og bakker op om Europa-Kommissionens AFIR-forslag, der sætter klare rammer for udrulningen af den nødvendige infrastruktur. Dansk Erhverv er



enig i Europa-Kommissionens generelle prioriteter, der i første omgang sigter mod at skabe ladestandere for lettere erhvervskøretøjer og samtidig ønsker at etablere et marked for brint til den tungere del af landtransporten. Selvom batteriteknologien i dag ikke kan opfylde behovet for den tunge transport, kan den på sigt udvikle sig til et potentielt alternativ til brint. Dansk Erhverv ser derfor positivt på, at forslaget fastholder en ambition om at opsætte ladepunkter til tunge lastbiler, og dermed ikke hindrer et potentielt marked for elektrificering af de større køretøjer.

Dansk Erhverv påpeger, at LNG (flydende naturgas), er en overgangsteknologi, der i dele af Europa kan understøtte den grønne omstilling. På sigt bør brugen af naturgas dog udgå til fordel for 100% CO₂-neutrale drivmidler. Dansk Erhverv mener derfor ikke, at det bør indgå som krav, at medlemslandene etablerer en tankinfrastruktur til LNG.

Danske Havne byder Fit for 55-pakken velkommen og finder det væsentligt, at lovpakkerne under Fit for 55-pakken er afstemt. Danske Havne finder det væsentligt, at der er fokus på målsætningen om reduktion af drivhusgasser og teknologineutralitet. Danske Havne anfører, at der ikke findes en 'one size fits all'-løsning, da forskellige havne og forskellige skibe bør kunne anvende forskellige løsninger til at opnå EU's målsætninger. Danske Havne støtter fuldt ud landstrøm (onshore power supply) i de tilfælde, hvor landstrøm kan bidrage til en omkostningseffektiv reduktion af emissioner. Danske Havne finder det væsentligt, at der er fokus på konkurrenceevnen for havne- og søfarten i Danmark og i EU samt i forhold til lande uden for EU. Danske Havne anfører endvidere, at det er væsentligt, at Fit for 55-pakken ikke medfører store administrative byrder for havnene, således at havnene ikke i medfør deraf pålægges komplicerede klimaberegninger på vegne af shippingsektoren. Tilskuds- og fundingmuligheder til udbredelse af infrastruktur til alternative brændsler bør være til stede, herunder til brint, ammonium og øvrige mulige brændstoffer, men også til etablering af landstrøm til skibe og ikke alene til havne i TEN-T-netværket (comprehensive og core ports), men også i havne uden for TEN-T-netværket, da disse havne har vanskeligt ved at søge EU-tilskudsmidler.

Danske Havne lægger endvidere vægt på, at der bør være mulighed for at søge støtte til etablering af landstrøm til andet end færger, krydstogt- og containerskibe, da en række offshore servicefartøjer til fx vindenergi, entreprenør- og brobyggerskibe, olieborerigs også med fordel kan forsynes med landstrøm. Disse skibe anvender store mængder energi ved havneanløb og kan med fordel anvende landstrøm, når de er i havn.

Danske Havne anfører videre, at der i forslaget til AFI-forordning fremgår følgende i forhold til etablering/tilslutning til landstrøm:

Gælder for havne på TEN-T netværket (comprehensive- og core ports) og for skibe over 5000 brutto tons fra år 2030:



- I) Havne, der anløbes af minimum 50 containerskibe om året (gennemsnit over 3 år), skal kunne forsyne minimum 90% af skibenes energibehov med landstrøm, når de ligger til kaj. Tilsvarende skal containerskibene, der anløber TEN-T havnene kunne modtage landstrøm (eller kunne have en anden nulemissionsløsning, mens de er i havn).

Danske Havne bemærker dertil, at dette umiddelbart vil få store konsekvenser for en række danske core- og comprehensive ports. CMP (København- og Malmø havn), Aarhus havn, Aalborg, ADP (Fredericia -og Nyborg havn) og Kalundborg er havne, der umiddelbart skal foretage store investeringen inden 2030 for at kunne forsyne containerskibe med landstrøm. Det er derfor vigtigt, at der er muligheder for offentlig støtte til etablering af landstrøm for disse havne. For containerhavne udenfor TEN-T netværket som fx Skagen, er der ingen krav om etablering/modtagelse af landstrøm. Støttemulighederne er i dag begrænsede, hvorfor det kan betyde, at det bliver meget dyrt for havnene, hvis de skal etablere landstrøm. Det kan i sidste ende betyde, at "grønne skibe" sejler til havne med landstrøm, mens skibe, der ikke ønsker at modtage landstrøm, kan sejle udenfor TEN-T netværket. Danske Havne mener derfor, at havne udenfor TEN-T netværket skal have større mulighed for søge støtte til "grønne løsninger" som fx landstrøm.

- II) Havne, der anløbes af minimum 40 Ro/ro-skibe eller passagerskibe(færger) om året (gennemsnit over 3 år), skal kunne forsyne minimum 90% af skibenes energibehov med landstrøm, når de ligger til kaj. Tilsvarende skal Ro/ro-skibene, der anløber TEN-T havnene kunne modtage landstrøm (eller kunne have en nulemissionsløsning, mens de er i havn).

Danske Havne bemærker dertil, at dette umiddelbart vil få store konsekvenser for en række core- og comprehensive ports.

CMP, Aarhus havn, Esbjerg Havn, Rønne Havn, Hirtshals Havn, Frederikshavn Havn, Kalundborg Havn og Køge er havne, der umiddelbart skal foretage store investeringen inden 2030 for at kunne forsyne Ro/ro passagerskibe med landstrøm. Det er derfor væsentligt, at der er muligheder for støtte til etablering af landstrøm for disse havne.

For Ro/ro passagerskibe udenfor TEN-T netværket som fx Grenå Havn, er der ingen krav om etablering/modtagelse af landstrøm. Der er heller ikke mange støtte muligheder i dag, hvorfor det kan betyde, at det bliver meget dyrt for havnene, hvis de skal etablere landstrøm. Danske Havne mener derfor, at havne udenfor TEN-T netværket skal have større mulighed for at søge støtte til "grønne løsninger" som fx landstrøm.

- III) Havne, der anløbes af minimum 25 passagerskibe om året (ikke Ro/ro, men fx krydstogtskibe - gennemsnit over 3 år), skal kunne forsyne minimum 90% af skibenes energibehov med landstrøm, når de ligger til kaj. Tilsvarende skal skibene der



anløber TEN-T havnene kunne modtage landstrøm (eller kunne have en nulemissions-løsning, mens de er i havn).

Dertil bemærker Danske Havne, at dette umiddelbart vil få store konsekvenser for en række core- og comprehensive ports.

CMP, Aarhus havn, Aalborg Havn, Rønne Havn og ADP er havne, der umiddelbart skal foretage store investeringen inden 2030 for kunne forsyne krydstogtskibe med landstrøm. Landstrøm til krydstogtskibe er i dag meget dyrt at etablere. Det er derfor vigtigt, at der er muligheder for støtte til etablering af landstrøm for disse havne.

For krydstogthavne udenfor TEN-T netværket som fx Skagen Havn er der ingen krav om etablering/modtagelse af landstrøm. Der er i dag begrænsede støttemuligheder, hvorfor det kan betyde, at det bliver meget dyrt for havnene, hvis de skal etablere landstrøm.

Danske Havne mener derfor, at havne udenfor TEN-T netværket skal have større mulighed for søge støtte til "grønne løsninger" som fx landstrøm.

Det skal bemærkes, at skibe, der ligger til kaj i mindre end 2 timer, ikke er omfattet af kravene om landstrøm. Tilsvarende gælder for nulemissionskibe og skibe der af sikkerhedsmæssige hensyn ligger til kaj. Danske Havne er enig i, at der bør være sådanne undtagelser for kravene.

Danske Havne finder det positivt, at der ikke i forslaget til forordning er planlagt yderligere tiltag for at fremme LNG, jf. artikel 11, da Danske Havne mener, at LNG alene er et overgangsbrændstof. Danske Havne anfører videre, at medlemsstaterne ifølge bestemmelsen fortsat skal sikre, at der er "tilstrækkelig" infrastruktur til at tanke LNG.

Danske Havne mener, at der er et meget lille marked for LNG i dag, og at det er vigtigt, at eventuel LNG-infrastruktur kun etableres, hvor det giver mening, og at det er op til markedet at bestemme, hvis der skal være mulighed for LNG bunkering i en dansk havn.

Det er vigtigt, at huske, at LNG bunkeringen også kan ske fra skib til skib, så man skal ikke nødvendigvis i havn for at tanke LNG.

Dansk Industri påpeger, at der i forslagets artikel 12 opstilles konkrete mål for, hvornår, hvordan og hvor mange standpladser i større lufthavne, der skal være udstyret med elektrisk strømforsyning til fly, der er parkeret ved gates mv. Dansk Industri støtter hensigten om, at fossilt baserede strømforsyninger erstattes af elektriske forsyninger, og bemærker, at den udvikling også er i fuld gang i Danmark. Dansk Industri mener dog, at forslaget, som udformet, er udtryk for en uhensigtsmæssig detailstyring, som ikke bør være EU's rolle. Implementeringstakt og omfang bør afgøres af lokale forhold. Dansk Industri anbefaler derfor, at Danmark på dette punkt arbejder for en skarpere rollefordeling mellem EU og medlemsstaterne.



Endvidere bemærker Dansk Industri, at der i forslagens artikel 13 lægges op til at fastsætte krav til medlemsstaterne om at lave "policy frameworks" for infrastruktur til alternative brændstoffer, herunder specifikt brint og ladefaciliteter for batteridrevne el-fly i lufthavne. Første bidrag skal leveres til Kommissionen i starten af 2025. Dansk Industri støtter hensigten i forslaget, men opfordrer til, at Danmark arbejder for at sikre, at der i politikudviklingen levnes tilpas råderum nationalt og i øvrigt med behørig inddragelse af luftfartserhvervet. Der er således ikke behov for ufleksible detaljkrav på EU-niveau.

Forslagets §§ 9-11 opstiller en række krav til skibe, der skal anvende landstrøm i 2030, samt skibe der sejler på andre alternative brændstoffer. Dansk Industri mener, at det er vigtigt at respektere teknologineutralitet og praktisk realiserbarhed. Dansk Industri understreger, at det i nogle sammenhænge ikke vil give mening at lægge sig strengt fast på 2030 som et krav for etablering af landstrøm i alle TEN-T-havne. Nogle steder kan der være lokale forhold, som medfører, at det vil være økonomisk urentabelt eller teknisk umuligt at etablere landstrøm. Her kan der være behov for øget fleksibilitet. Der bør ikke indføres for ufleksible krav til anvendelse af bestemte teknologier, når det endnu er uklart, hvilke grønne brændstoffer, som fremtidens skibe kommer til at sejle på.

Endelig er Dansk Industri som udgangspunkt positiv over for fælles regler for minimums adgang til tankning og ladning af alternative drivmidler til erhvervstransporten langs TEN-T vejnettet, der kan understøtte den internationale vejgodstransport.

Danske Maritime ser positivt på 'klar til 55'-pakken, der skal gøre EU-landene i stand til at nå målet om mindst 55% reduktion af CO₂-emissionerne i 2030. Danske Maritime finder, at EU viser handlekraft i forhold til klimaudfordringen, og de danske maritime virksomheder har løsninger som både i land og ombord på skibe kan bidrage til opfyldelse af målene.

Danske Maritime ser positivt på forslaget om revision af AFI-direktivet, men bemærker, at krav om brug af landstrøm under havneophold med fordel kan udvides.

Danske Maritime finder, at det er forbundet med betydelige investeringer at udvikle og installere udstyr til landstrøm, både i havne og ombord på skibe. Danske Havne finder, at det for at sikre udbredelsen af mere klimavenlige teknologier er vigtigt for såvel den maritime industri som redere at have vished for, at det udstyr, der investeres i, reelt vil kunne anvendes bredt i praksis.

På den baggrund hilser Danske Maritime revisionen af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer velkommen.



Danske Maritime finder det positivt, at der stilles krav om forsyning af landstrøm til passager- og containerskibe i TEN-T havne.

Danske Maritime finder, at kravet om brug af landstrøm med fordel også kan udvides til at gælde andre større havne, som ikke har TEN-T status, ligesom landstrøm til andre skibstyper kan overvejes.

Danske Maritime påpeger, at det i forbindelse med etablering af landstrømsanlæg er vigtigt, at der ikke alene er tale om forsyning af landstrøm under havneophold til skibe, som sejler på konventionelt brændsel, men også, at landstrøm med tiden kan muliggøre fuld elektrificering (opladning) af skibe som sejler på kortere ruter. Det forudsætter dog investeringer i kabler og andet udstyr til opladning.

Danske Maritime finder, at det ligeledes er forbundet med store investeringer at udvikle motorer og tilpasse skibe til brug af alternative brændstoffer ombord på skibe. Danske Maritime anfører, at dette vil kræve nye motor- og tankanlæg m.v. Danske Maritime gør opmærksom på, at det er vigtigt for såvel den maritime industri som redere, at have vished for, at det udstyr, der investeres i, reelt vil kunne anvendes bredt i praksis og at de alternative brændstoffer, som skibe og havne gør klar til, vil være bredt tilgængelige.

Ifølge Danske Maritime er der derfor behov for investeringer i infrastruktur til udbredelse af de nye brændstoffer – særligt i begyndelsen, indtil brændstoffet bliver bredt tilgængeligt i de fleste havne. Her finder Danske Maritime, at EU i form af såvel støtte til udvikling, etablering og initial drift af pilotanlæg spille en vigtig rolle.

Danske Rederier hilser Europa-Kommissionens udspil velkommen, da infrastrukturen på landsiden er en grundlæggende forudsætning for skibsfartens overgang fra fossile brændstoffer til de fornybare brændstoffer. Danske Rederier bemærker, at analyser peger på, at det netop er på land, at langt de største investeringer skal ske, for at skibsfarten kan nå sine klimamålsætninger.

Danske Rederier påpeger, at Europa-Kommissionen skriver, at alle brugere af køretøjer eller fartøjer, der benytter alternative brændstoffer (herunder skibe og fly), skal være i stand til let at bevæge sig gennem EU, muliggjort af infrastruktur såsom motorveje, havne og lufthavne. Danske Rederier understreger i forlængelse heraf, at skibsfarten imidlertid ikke kun skal bevæge sig gennem EU, men også til og fra. Da afgrænsningen for Kvotehandelsystemet og FuelEU Maritime også omfatter internationale rejser, så bør forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler også medvirke til at sikre tilgængeligheden af alternative brændstoffer i de vigtigste havne for den internationale skibsfart.

Danske Rederier bemærker endvidere, at forslaget også forpligter medlemsstaterne til at sikre tilstrækkelig landstrømsanlæg i relevante havne, til at container- og passagerskibe kan møde forpligtigelserne, som FuelEU Maritime forordningen medfører fra 2030. Derudover er fokus, som i det



tidligere AFI-direktiv, på infrastruktur for LNG og på sigt bio-LNG eller e-LNG. Danske Rederier påpeger, at dette umiddelbart virker afkoblet fra andre Fit-for-55-tiltag og ganske enkelt for snævert et fokus for skibsfarten. Særligt understreger Danske Rederier, at der mangler sammenhæng til FuelEU Maritime forordningen, som forpligter skibsfarten til løbende at nedbringe karbonintensiteten i brændstoffet begyndende med 2% fra 2025. Her vil skibsfarten være afhængig af tilgængeligheden af en række nye brændstoftyper som eksempelvis brint, metanol og på sigt ammoniak. Som følge heraf savner Danske Rederier, at forslaget også forholder sig til disse brændstoffer. Danske Rederier opfordrer derfor de danske myndigheder til, i de kommende forhandlinger, at arbejde for en stærke synergi mellem nærværende AFI-forordningen og de øvrige initiativer rettet mod skibsfarten i Fit for 55-pakken, særligt FuelEU Maritime.

Drivkraft Danmark bemærker, at intentionerne bag mange af elementerne i AFI-direktivet er gode, men det har vist sig ikke at være gennemførligt på en fornuftig måde i praksis. De specifikke krav til opbygning af infrastruktur til for eksempel LNG og CNG afspejler ikke efterspørgslen i markedet. Kravene til den udbygning understøttes ikke af tilsvarende efterspørgsel i form af blandt andet antal køretøjer til de pågældende teknologier. Samtidig afhænger den langsigtede efterspørgsel af andre faktorer, som krav om nul-emission til lastbilproducenter, der for eksempel ikke omfatter LNG/CNG (også selv om det skulle være bio-/VE-baseret gas).

Drivkraft Danmark påpeger derfor, at det er glædeligt, at Europa-Kommissionen i sit forslag har trukket de tidligere faste krav til infrastruktur til LNG/CNG tilbage, og med forslagets artikel 8 lader etableringen af LNG-infrastruktur bero på en afvejning af omkostninger og fordele. I den forbindelse har Drivkraft Danmark noteret sig, at et af organisationens medlemmer (Q8) har annonceret, at de inden udgangen af 2021 vil etablere et LNG-anlæg til tung transport i Padborg. Det understøtter, at markedet selv er i stand til at sikre udrulning af alternativ infrastruktur i takt med at efterspørgslen kommer. Drivkraft Danmark påpeger, at det samme også vil være tilfældet i forhold til infrastruktur til opladning "på farten" og tankning af brint i takt med, at efterspørgslen på disse ydelser stiger. Også her har Drivkraft Danmark noteret sig, at en lang række af organisationens medlemmer allerede har eller planlægger opstilling af for eksempel lynladestander på en stor del af deres tankstationer.

Endvidere støtter Drivkraft Danmark krav om prissammenligning og øget forbrugeroplysning om omkostninger til køb og ejerskab af biler. Organisationen påpeger dog, at implementeringen i praksis ikke lever op til intentionerne. I stedet for at give bilisterne korrekt og retvisende information er Danmark endt med vildledende og fejlagtige forbrugeroplysninger, der i bedste fald er ressourcspild i forhold til at sætte skiltning op på tankstationerne og ladestander, og i værste fald kan føre til, at bilisterne træffer valg på et misvisende grundlag.



Drivkraft Danmark foreslår derfor, at Danmark arbejder for at fastholde de tekniske elementer i det nugældende AFI-direktivet, så som krav om mærkning af standere, køretøjsmanualer og påfyldningsdæksel med brændstoftype, men at krav om prismærkning og prissammenligning flyttes fra udbyderen af brændstof/drivmiddel til for eksempel bilforhandlerne, hvor det mere oplagt kan indgå i bilistens endelige valg af fremtidigt køretøj.

Endelig kan Drivkraft Danmark støtte kravet om fair og ikke diskriminerende prissætning, klar og tydelig skiltning med priser med mere, jf. artikel 5, stk. 3-10 og artikel 7, stk. 4-4. Drivkraft Danmark kan dog ikke støtte, at en snæver forståelse af betalingsløsninger i direktivet indskrænkes til betalingskort alene. Drivkraft Danmark påpeger, at selvom kortbetaling er nemt og tilgængeligt for de fleste forbrugere, findes der i dag en lang række gode app.-løsninger som forbrugerne i stigende grad benytter. Her kan være hæmmende for udrulningen af ladeinfrastruktur, hvis lovgivningen er for firkantet ift. fremtidens betalingsløsninger. Drivkraft Danmark opfordrer til, at der i højere grad stilles et generelt krav om, at betalingsformerne er nemme, tilgængelige og gennemsigtige for forbrugerne.

På samme måde mener Drivkraft Danmark, at forordningens krav om skiltning af prisen ved den konkrete ladestander bør tilpasses, så den både tager hensyn til den fremtidige teknologi, som kunderne benytter, og samtidig giver klare prisoplysninger. Drivkraft Danmark bemærker, at de øvrige elementer, såsom specifikke krav til særlig infrastruktur, bør fjernes fra forordningen og overlades til markedet at sikre udbredelsen af i takt med efterspørgslen. Opretholdes der krav om specifik infrastruktur til særlige drivmidler, bør udrulningen altid ske på markedsvilkår. Det bør være gennem udbud og åbne puljer, der fremskynder markedsaktørernes investeringsplaner.

Drivkraft Danmark understreger, at det ikke er hensigtsmæssigt, når der i forordningen blindt sættes mål for antal salgspunkter for enkelte drivmidler og en rigid minimumsafstand mellem salgspunkterne. Lokationerne for de eksisterende salgspunkter er afstemt med den gennemgående trafik, og har fundet et samfundsøkonomisk optimum mht. brugernes betalingsvilighed og omkostninger ved omvejskørsel ift. erhvervslivets omkostninger. Drivkraft Danmark påpeger, at fokus i højere grad bør være at fremskynde markedsaktørernes investeringsplaner end rigide afstande. Det er markedsaktørerne, der bedst finder de egnede lokationer og dermed den mest effektive udrulning af infrastrukturen. Det gælder uanset om der er tale om ladepunkter (artikel 3 og 5), brint (artikel 6) eller LNG (artikel 8).

Endelig er Drivkraft Danmark bekymret for, at forordningens krav om 1 kW pr. elbil (og 0,66kW pr. hybridbil) kan medføre en overinvestering i den offentlige ladeinfrastruktur. Med 1 mio. elbiler i 2030 skal der opsættes det, der svarer til ca. 7.000 lynladestander i det offentlige rum. Det er ca. samme antal elbiler pr. lynlader, som der er ICE-biler pr. tankstation i dag,



selvom elbiler må forventes at lade langt mindre på farten end via hjemmeopladning og langt mindre end ICE-biler tankes. Drivkraft Danmark påpeger i forlængelse deraf, at puljer, der fremskynder markedsaktørernes investeringsplaner bedre, kan sikre en mere omkostningseffektiv udrulning af infrastruktur end den foreslåede regulering.

DTL deler den overordnede målsætning om at mindske EU's drivhusgasudslip og anerkender, at omstilling transportsektoren skal bidrage til at opfylde målsætningen. DTL bemærker, at tanknings- og opladningsinfrastrukturen må nødvendigvis etableres på forkant, så der skabes sikkerhed for investeringer i alternative køretøjer. DTL stiller sig derfor positiv over for forslag til mindstekrav til medlemslandene om at etablere opladnings- og tankningsmuligheder for alternative drivmidler. DTL påpeger imidlertid, at det på nuværende tidspunkt ikke står klart, hvilke drivmidler, der vil blive anvendt i fremtiden, og derfor mener DTL, at regulering af området bør indeholde en fleksibilitet, der gør det muligt at tage hensyn til udviklingen.

Endeligt støtter DTL, at der i forslaget stilles krav om prisgennemsigtighed, ved at udbydere skal oplyse deres priser og prisforhold.

FDM bemærker, at den grønne omstilling i transportsektoren er i gang, og antallet af grønne biler på de danske biler stiger måned for måned. Hvis udviklingen skal nå ambitionerne, er det nødvendigt at forbrugerens grønne valg understøttes og motiveres bedst muligt. Dertil påpeger FDM, at det blandt andet er nødvendigt, at ladeinfrastrukturen udbygges i det nødvendige omfang og hastighed, herunder at antallet af ladepunkter er tilstrækkeligt og at disse er placeret geografisk de rette steder – både hvor trafikintensiteten er stor, men også i yderområderne, hvor efterspørgslen er mindre. I forlængelse heraf påpeger FDM, at det er afgørende, at der er gennemsigtighed omkring priserne for opladning, ligesom prisen skal være rimelig.

FDM bemærker, at der lægges op til, at det på offentligt tilgængelige ladestander skal være muligt at betale elektronisk med betalingskort. FDM bifalder dette tiltag. Det skal være nemt at betale for en opladning, og i Danmark kan dette bl.a. løses ved at stille krav ved udbud af ladelokationer.

FDM bemærker endvidere, at der lægges op til, at prisen for opladning på offentligt tilgængelige ladestander skal være rimelige, let sammenlignelige, transparente og ikke-diskriminerende. FDM er helt enig i disse principper, men efterspørger dog en konsekvens, hvis kravene i forordningen ikke opfyldes. I en dansk kontekst vil FDM opfordre til, at der stilles krav om ind- og udgående roaming ved udbud af ladelokationer. Er der tale om ladestander, der udelukkende tager imod betalingskort, vil et sådant krav ikke være relevant. Ligeledes bifalder FDM, at der på offentligt tilgængelige ladestander skal oplyses tydeligt om prisen for ad hoc-opladning. Også der savner FDM sanktionering, hvis kravet ikke opfyldes.



Endelig bemærker FDM, at der også lægges op til, at mobilitetsserviceudbydere ligeledes skal stille prisoplysninger til rådighed, og at disse priser skal være rimelige, transparente og ikke-diskriminerende. I forlængelse heraf finder FDM det særligt positivt, at man også vil forbyde ekstragebyrer ved roaming på tværs af landegrænser. Overordnet set vil FDM opfordre til, at man lader sig inspirere af roaming på mobiltelefoniområdet, hvor princippet er, at en tilladelsesindehaver i henhold til lov om offentlig mobilkommunikation skal imødekomme anmodninger fra andre tilladelsesindehavere om at indgå nationale roamingaftaler, i det omfang roaming er teknisk og økonomisk mulig, og at disse nationale roamingaftaler skal indgås på kommercielle og ikke-diskriminerende vilkår. De samme hensyn som man imødekom på mobiltelefoniområdet, gør sig gældende i forhold til forbrugernes behov i forhold til ladeinfrastruktur. FDM påpeger, at meget kan løses ved at man i Danmark sætter nogle realistiske og rimelige krav til ladeoperatørerne som ønsker at benytte offentlige arealer til opsætning af ladestander, men bemærker, at jo mere der kan reguleres på EU-plan desto bedre.

ITD bemærker indledningsvist, at det på grund af den korte høringsfrist hen over sommerferieperioden ikke har været muligt for ITD på nuværende tidspunkt at forholde sig til selve antallet af tanknings- og ladefaciliteter.

ITD anser en tilstrækkelig tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler som en grundlæggende forudsætning for den grønne omstilling af transportbranchen. ITD bemærker, at der de senere år har været stor debat om de nationale policy frameworks, som ikke i tilstrækkelig grad har understøttet en harmoniseret og veludbygget infrastruktur for alternative drivmidler. ITD støtter derfor, at Kommissionen har fremsat sit forslag til revision af AFI-direktivet, og det er ITD's umiddelbare vurdering, at Kommissionens forslag præsenterer brugbare løsninger til at sikre en mere tilstrækkelig tanknings- og ladeinfrastruktur. ITD påpeger, at det er helt nødvendigt til at sikre overgangen fra fossile brændstoffer til alternative drivmidler.

ITD påpeger, at organisationen generelt er fortalende for, at opsætningen og udrulningen af den nødvendige infrastruktur skal foregå ud fra en markedsbaseret tilgang, hvorfor ITD finder de foreslåede distancer problematiske, da der heri ikke tages højde for, hvor opladningen og tankningen optimalt bør foregå i relation til de udførte transporter. Det er ITD's opfattelse, at det senest i 2022 skal analyseres nærmere i relation til den indgåede infrastrukturaftale for 2035. For nuværende henviser ITD til analysen foretaget af Transport & Environment og ACEA for så vidt angår brint- og el-teknologierne, hvori det anbefales, at Danmark skal opsætte 250 stationer i 2025 og 900 i 2030. Anbefalingerne virker ikke umiddelbart i overensstemmelse med forslaget § 4, stk. 1, (litra a til c) vedrørende el-ladestander i perioden 2025 til 2035 og § 6, stk. 1, vedrørende infrastruktur til brint senest i 2030.



ITD understreger endvidere, at organisationen er tilfredse med, at der i Europa-Kommissionens forslag er fokus på TEN-T's samlede netværk, og at man lægger op til, at der på TEN-T-hovednettet skal være adgang til hurtigladning frem for ladestanderne med lavere individuel effekt. Det er ITD's vurdering, at der ved opladning uden for virksomhedernes egne matrikler vil være størst behov for at tilgå hurtigladestanderne, da det i så fald vil kunne lade sig gøre at foretage opladning i forbindelse med afholdelse af eksempelvis lovpligtige hvil, som chauffører skal afholde i overensstemmelse med køre- og hviletidsbestemmelserne. På samme måde er ITD enig i, at den individuelle effekt nedjusteres til ladestanderne på sikre rastepladser jævnfør § 4, stk. 1, (c), da disse typisk vil blive benyttet i forbindelse med længere hvil, og som følge heraf ikke er underlagt den samme tidsramme. ITD udtrykker dog bekymring for, at der kun stilles krav om én ladestander per rasteplads, da det kan medføre store flaskehalse – særligt i takt med, at Danmark forventeligt vil opleve en større markedspenetration af el-lastbiler.

ITD påpeger, at det er vigtigt, at infrastrukturen for alternative drivmidler understøtter en velfungerende transportbranche og bevarer en velfungerende mobilitet for borgere og virksomheder. Derfor mener ITD, at der bør opsættes ambitiøse og fremtidssikrede krav, så vi undgår flaskehalse, som vil være til skade for både konkurrencesituationen og for mobiliteten i samfundet generelt set. Samtidig vækker det undren hos ITD, at der udelukkende stilles krav om 150 kW til offentlig tilgængelige ladestanderne i byerne. ITD understreger, at det er vigtigt, at der også i byerne vil opstå behov for hurtigladning, selvom efterspørgsel givetvis vil være mindre end ved de store transportkorridorer som følge af få transporterede kilometer. ITD opfordrer den danske regering til at arbejde for, at dette bliver ændret i forbindelse med forhandlingerne om forslaget.

For så vidt angår opsætningen af LNG-stationer påpeger ITD, at det vækker undring, at der ikke fastsættes specifikke krav til antallet af tankningsfaciliteter, hvilket som bekendt er tilfældet for både el- og brintstationer. I §8 henvises der udelukkende til, at der skal opsættes et passende antal offentligt tilgængelige tankfaciliteter på TEN-T-hovednettet, medmindre omkostningerne er disproportionale med fordelene, herunder de klima- og miljømæssige. ITD er enige i, at der skal være en sammenhæng mellem økonomi og de klimamæssige gevinster, men ITD påpeger, at Kommissionens formulering efterlader et alt for stort fortolkningsrum, som kan føre til vidt forskellig dækningsgrad på tværs af EU's medlemslande, hvilket ikke vil skabe den harmoniserede infrastruktur, som der er behov for, hvis vi skal komme i mål med den grønne omstilling. ITD understreger, at det i forbindelse med international transport er helt afgørende, at virksomhederne kan få adgang til de ønskede tanknings- og ladefaciliteter, uagtet hvilket land de befinder sig i under den givne transport. Det er en helt grundlæggende forudsætning for at få udbredt grønne teknologier, og ITD mener, at man fra dansk side bør sigte efter at få gjort bestemmelsen mere tydelig, da der ellers er risiko for, at vi skader danske virksomheders mulighed for at tage del i den grønne omstilling og i værste fald fratager



dem muligheden for at udføre bestemte transportopgaver med bestemte typer af drivmidler/drivliner.

Endvidere påpeger ITD, at tankningen af flydende gas til den tunge vejgodstransport foregår efter et vugge-til-grav perspektiv, hvorfor opsætning af infrastrukturen for alternative drivmidler i vid udstrækning skal indtænkes med de resterende forslag under ”klar til 55”-pakken, herunder særligt energibeskatningsdirektivet og direktivet om fremme anvendelse af energi fra vedvarende energikilder. ITD opfordrer til, at Danmark i forhandlingerne tager aktiv stilling til anvendelsen af naturgas kontra biogas, både i Danmark og internationalt ved at foretage de nødvendige tilpasninger af de beskrevne direktiver.

ITD anbefaler, at udbredelsen af gas til den tunge vejgodstransport udelukkende efterstræbes såfremt, at endemålet er 100 procent anvendelse af biogas. Det er udelukkende biogas og ikke naturgas, der er attraktivt i den grønne omstilling, og på nuværende tidspunkt virker det meget usandsynligt, at der er den nødvendige mængde biogas til rådighed i Europa, hvis biogas skal spille en væsentlig rolle i den grønne omstilling.

Endelig opfordrer ITD til, at regeringen udarbejder en langsigtet strategi for alternative drivmidler i transportsektoren som supplement til en løsning i EU. I denne strategi kan der eksempelvis fastlægges krav til andelen af biogas, så det sikres, at udbredelsen af gas i den tunge vejgodstransport opnår størst mulig reduktion af drivhusgasser.

ITD er bekendt med, at direktivet om infrastruktur for alternative drivmidler omhandler offentlige tankning- og ladeinfrastruktur, men ITD påpeger behovet for og nødvendigheden af, at danske transport- og logistikvirksomheder har mulighed for at påfylde drivmidler og oplade på virksomhedernes egne matrikler. Det gælder ikke mindst for eldrevne teknologier grundet længere ladetid samt forhøjede drivmiddelpriiser såfremt, at opladningen foregår på offentligt tilgængelige anlæg.

KL bemærker indledningsvist, at det ikke har været muligt at foretage en politisk behandling af høringssvaret ind for høringsfristen, og at der derfor tages forbehold for den efterfølgende politiske behandling af høringssvaret.

KL støtter EU's nye 55 procent CO₂-reduktionsmål i 2030 og mener generelt, at der er flere gode tiltag i kommissionens forslag til revision af direktivet om infrastruktur for alternative drivmidler. KL bemærker, at det er et positivt skridt i den rigtige retning, at forslaget indeholder bindende krav til implementering af ladeinfrastruktur til elbiler, der kan hjælpe med at skifte væk fra fossildrevne køretøjer. KL støtter således op omkring Kommissionens ambition om en sammenhængende ladeinfrastruktur, hvor der sættes obligatoriske minimumsmål pr. medlemsstat for implementering af smart elektrisk ladeinfrastruktur for både lette og tunge køretøjer fra 2025. Samtidig understøtter det indfrielse af vejtransportens



CO2-reduktionsmål. KL bemærker, at for TEN-T starter målsætningen først fra 2030 og ikke 2025. I betragtning af, at TEN-T er hovednetværket, der binder alle EU-regioner sammen, synes 2030 at være meget sent, hvis målsætningen om elektrificering af vejtransporten skal indfries.

KL bemærker, at for at gøre elbilen attraktiv for alle, skal ladeinfrastrukturen være finmasket – også i yderområderne. Dette sikrer grøn mobilitet for alle borgere og også i områder, hvor den kollektive trafik ikke er veludbygget. For at nå klimamålene fremsat i Parisaftalen er det nødvendigt også at omstille den måde, vi planlægger og anvender transporten på, så flere tilskyndes til at bruge de transportformer, der forurener mindst, herunder gang, cykling og kollektiv trafik.

KL påpeger, at forslaget ikke beskæftiger sig med de potentielle udfordringer, der er forbundet med en større udnyttelse af elektricitet, og hvad det betyder for den eksisterende elnetinfrastruktur. For at kunne omstille transporten effektivt, er det nødvendigt at tage højde for dette. KL understreger dertil, at der ingen krav er om, at elektriciteten, der leveres via ladestanderne, kommer fra vedvarende energikilder, hvilket bør adresseres.

KL støtter de obligatoriske krav til ladeoperatører om at sikre transparente oplysninger til forbrugerne. Herunder også at brugere af elbiler får adgang til et samlet netværk af ladepladser, hvor opladningen kan gennemføres til rimelige priser. KL bemærker i den forbindelse, at forslaget giver operatørerne mulighed for valg/fravalg af flere forskellige betalingstyper for ladestanderne under 50 kW, hvormed det risikeres, at der ved nogle ladestanderne ikke kan betales med et almindeligt betalingskort. Dette vil potentielt skabe frustration og dermed mindske tilslutningen til brugen af elbiler. Omvendt bemærker KL, at det er positivt, at der af forslaget fremgår krav om, at der kan anvendes betalingskort ved til ladestanderne over 50 kW. I tillæg til ovenstående støtter KL op om, at operatører skal sikre offentligt tilgængeligt og dynamisk data om ladestanderne, herunder deres placering, brug, antal, kontaktinformation, type, pris osv.

Endeligt støtter KL som udgangspunkt forslagets udvidet adgang til landstrøm. Det gælder først og fremmest for krydstogtskibe, da de har et meget stort energibehov, når de ligger i havn og ved de færger, der er de første til at omlægge til el. For at undgå overinvesteringer, der skader havnenes konkurrenceevne, påpeger KL, at der bør tages udgangspunkt i efterspørgsel i stedet for at lave bindende krav om landstrøm for alle havne.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at revisionen af det eksisterende AFI-direktiv er positiv, da det er en nødvendighed i forhold til at sikre den europæiske basale infrastruktur for nul-emissionsbiler. Overordnet er Rådet for Grøn Omstilling positive over, at lovgivningen overgår til at være en forordning, således at målene ikke længere er vejledende samt at der



opstilles separate mål for opsætning af drivmiddelinfrastruktur til nul-emissionslastbiler. Derudover finder Rådet for Grøn Omstilling det glædeligt, at flere af målene allerede skal være opfyldt inden 1. januar 2025 og at man vil sikre høj brugervenlighed i forhold til interoperabilitet (roaming), priser og priskommunikation.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at den nye måde at beregne de nationale mål på, betyder, at det er en metode, der flugter med antallet af køretøjer og dermed med behovet, der kan udvikle sig hurtigt og ikke nødvendigvis kan forudses. Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at det generelle mål for medlemslandene bør være højt i starten for at sikre den basale infrastruktur og dernæst mindskes over tid, således, at der for hver elbil bør installeres 2 kW i 2025 og 1,4 kW/elbil i 2030. For plug-in hybrider bør der installeres 0,8 kW/plugin i 2025 og 0,5 kW/plugin i 2030.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker endvidere, at det samlede TEN-T-netværk kan ikke vente med at blive dækket indtil 2030, som det foreslås. Det samlede TEN-T-netværk bør allerede dækkes fra 2025 for at sikre at elbiler gnidningsfrit kan køre på hovednettet i hele Europa, ligesom kravene for TEN-T-hovednetværket. Den mængde strøm ladestationerne på hovednetværket skal kunne trække bør fordobles og ændres fra 300 til 600 kW i 2025 og fra 600 til 1200 kW i 2030, ligesom der i 2025 bør være 2 ultrafast chargers på hovednetværket i 2025 i stedet for 1, samt 4 i 2030 i stedet for 2.

Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at der ligesom for lastbiler også bør stilles krav om ladekapacitet til biler ved trafik-knudepunkter. Der bør stilles krav om offentlige lade-hubs i 2025 med en kapacitet på mindst 400 kW med mindst 2 ultra-fast chargere på mindst 150 kW hver. I 2030 bør kravet hæves til 800 kW og mindst 4 150 kW-ladere. Der bør også stilles krav til offentlige parkeringsarealer.

For så vidt angår brint bemærker Rådet for Grøn Omstilling, at brint ikke giver mening i personbiler. Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at der ikke bør være krav om tankanlæg for brint til personbiler.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at EU for første gang har fokus på specifik implementering af ladeinfrastruktur til elektriske lastbiler. Rådet for Grøn Omstilling finder det meget positivt, at der er specifikke mål for opsætning af ladestander til el-lastbiler, der i første omgang skal være på plads inden 1. januar 2025. Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at alle ladestander bør have minimum 350 kW på hver strækning af 60 km på hovedvejsnettet (TEN-T Core Network) inden 2025 og minimum 350 kW på hver strækning af 60 km langs det udvidede hovedvejsnet (TEN-T Comprehensive Network) inden 2030. I 2030 skal hver ladestation have mindst to 800 kW ladestander på både Core- og Comprehensive Network.

Rådet for Grøn Omstilling finder det positivt, at der er sat mål for opsætning af ladestander til el-lastbiler ved trafik-knudepunkter. Rådet for Grøn



Omstilling bemærker, at alle ladestanderer bør have minimum 350 kW på hver strækning af 60 km på hovedvejsnettet (TEN-T Core Network) inden 2025 og minimum 350 kW på hver strækning af 60 km langs det udvidede hovedvejnet (TEN-T Comprehensive Network) inden 2030. I 2030 skal hver ladestation have mindst to 800 kW ladestander på både Core- og Comprehensive Network.

Rådet for Grøn Omstilling finder det positivt, at målene for brinttankstationer først er sat til 2030, da det er endnu et stærkt signal om, at elektriske lastbiler skal prioriteres hurtigst muligt, og viser også vigtigheden af, at få opsat ladeinfrastruktur til elektriske lastbiler frem for brint lastbiler. Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at der ikke bør sættes mål for opsætning af brinttankanlæg før 2030, ligesom Kommissionen foreslår det.

Rådet for Grøn Omstilling påpeger, at gas er blevet subsidieret og båret frem i stort set hele Europa de sidste mange år, men gas er et fossilt brændstof, der brændes af i en forbrændingsmotor, og derfor bør det ikke indgå som et alternativt drivmiddel til andre fossile brændstoffer. Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at det er positivt at der ikke er konkrete mål om opsætning af LNG-tankanlæg.

Rådet for Grøn Omstilling understreger, at selvom der ikke er specifikke krav for opsætning af LNG-tankanlæg i forslaget, er det afgørende, at artikel 8 fjernes fra forordningen - gas skal fuldstændig udelukkes. Der bør udelukkende være fokus på fremtidssikrede muligheder (altså nulemission).

Rådet for Grøn Omstilling bemærker endvidere, at det forventes, at antallet af elektriske lastbiler kommer til at stige markant over de næste år. Derfor mangler der i forordningen flådebaserede mål for lastbiler, der garanterer at antallet af ladestanderer går hånd i hånd med antallet af el-lastbiler. Rådet for Grøn Omstilling mener, at der som minimum bør opstilles 50 kW offentlig ladekapacitet pr. el-lastbil. Dette svarer til at der for hver 7. el-lastbil skal opsættes en 350 kW ladestander.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker ydermere, at lastbiler normalt stopper ved logistikcentre mm. i 1-3 timer for omlastning af varer, hvilket er et optimalt tidspunkt at lade lastbilerne uden yderligere tab af indtægter på grund af opladningstid. Rådet for Grøn Omstilling opfordrer derfor til, at der bør sættes konkrete mål for ladestanderer på minimum 350 kW på hver godsterminal, distributionscenter og i knudepunkter i 2035. Samtidig bør mindst en ud af ti af parkeringspladser for lastbiler have minimum 350 kW-lader inden 2030.

Rådet for Grøn Omstilling bemærker, at sættevognstrækkere kommer til at skulle bruge ladestanderer på rasteplasser (Safe and Secure Parking Areas) allerede fra 2025. Målet om mindst 1 ladestander med en effekt på 100 kW inden 2030 bør fremrykkes til 2025. Derudover mener Rådet for



Grøn Omstilling at målet enten bør baseres på andelen af natparkeringspladser til lastbiler eller være et mål baseret på lastbilaktiviteten på motorvejen(e) i nærheden af rastepladsen, således at målsætningen for ladestandere stemmer overens med behovet for ladning.

Rådet for Grøn Omstilling finder det glædeligt at man nu fjerner målet for LNG i indenlandske havne (TEN-T Core Inland Waterways ports) i 2030, og at man vil kræve landstrøm i TEN-T Core Inland Waterways ports i 2025 og fra 2030 også i TEN-T Comprehensive Inland Waterways ports. Derimod påpeger Rådet for Grøn Omstilling, at det er stærkt forstemmende, at Europa-Kommissionen vil have LNG i alle TEN-T core maritime ports fra 2025 uden mandat for de brændstoffer, der reelt er nødvendige for at omstille sektoren. Dette underbygges af, at kravene i Refuel forslaget faciliterer brug af fossil LNG, og er grundlæggende helt fjernet fra, hvad der er nødvendigt. Det vil aktivt øge efterspørgslen efter fossil gas i en situation hvor efterspørgslen for både olie og gas skal ned, og man laver lock-in med de krævede investeringer, der er bundet op på et brændstof der ikke meningsfuldt kan bruges til dekarboniseringen af sektoren. Rådet for Grøn Omstilling foreslår helt at slette kravet til LNG. I stedet bør der stilles krav om brint-baseret e-Ammoniak i havnene.

Rådet for Grøn Omstilling foreslår endvidere, at alle passagerterminaler skal have landstrøm senest i 2025, at terminaler for containerskibe, olietankere og bulk carriers skal have det senest i 2030, og at anlæg til andre skibstyper skal have det senest i 2035.

Wind Denmark bemærker, at en stor og fortsat barriere for særligt elbiler, er den såkaldte rækkeviddeangst. En vigtig forudsætning for udrulningen af elbiler er derfor let adgang til offentlige tilgængelige ladestandere. Mod nuværende knap 300.000 offentlige tilgængelige ladestadere i EU og et estimeret behov liggende mellem 3 -9 mio., er der et stort behov for en hurtig og signifikant udrulning af disse.

Wind Denmark bemærker, at det er et uomtvisteligt faktum, at effekten af AFID mildest talt har været marginal, grundet det generelt lave ambitionsniveau, højst sandsynligt ansporet af den ikke-bindende natur af AFID. Wind Denmark finder det derfor meget positivt, at Kommissionen lægger op til, at den fremtidige regulering på området ændres til en forordning, da det gør målsætningerne for offentligt tilgængelige ladestandere bindende, såvel som det vil fremskynde processen for den reelle etablering betragteligt, da flere års venten ifbm. national implementering undgås.

Ligesom udrulning af infrastruktur for den direkte elektrificering, hilser Wind Denmark det ligeledes velkomment, at Kommissionens fokuserer på at understøtte udviklingen af alternative VE-brændstoffer til den del af transportsektoren, som umiddelbart ikke kan elektrificeres. Dog er Wind Denmark en anelse betænkelige mht. til udrulningen af brint-tankeinfrastruktur for landbaserede køretøjer. Grunden herfor skal først og fremmest findes i, at kombinationen af det relative høje delmål for de såkaldte



RFNBOs jf. revision af VEII, og en massiv udrulning brinttankeanlæg risikerer at føre til et kunstigt højt optag af brinkøretøjer på bekostning af el-køretøjer – en udvikling som ikke er foreneligt med princippet om energi-effektivitet først.

Slutteligt anfører Wind Denmark, at det er kritisabelt, at Kommissionen har valgt at videreføre promovning af fossile transportbrændstoffer i form af komprimeret og flydende naturgas, der ikke er kompatibelt med EU's 2030 og 2050 klimamål, eftersom:

1. Der er tale om ofte store og investeringstunge aktiver (særligt for LNG) og derfor lange tilbagebetalingstider, hvilket resulterer i en øget risiko for fossilt lock-in og stranded assets for den del af transportsektoren, som køber sig ind i fatamorganafortællingen om det såkaldte "overgangsbrændsel".
2. EU estimerer at kun 2.7-3.7% af det forventede samlede Europæiske gas-forbrug i 2030 kan dækkes af biogas/biometan, hvilket de facto betyder, at man med forordningen for alternative drivmidler promoverer og understøtter fossil transport.

I en såkaldt well to wheel (WTW), hvor opstrøms udledninger og metanudslip medregnes, er GHG-gevinsten i bedste fald meget lille og i værste fald mere klimabelastende end det fossile alternativ. Her kan det indvendes, at den teknologiske udvikling vil ændre på det billede. Udfordringen er dog, at reguleringen for CO₂-standarder for køretøjer ikke giver et incitament for lastbilfabrikanterne til at investere i sådan en udvikling, og for skibe at de nok i en rum tid endnu vil fortsætte med dual-fuel motorer som historisk har haft de største metanslip.

Danske Maritime ser positivt på klar til 55'-pakken, der skal gøre EU-landene i stand til at nå målet om mindst 55% reduktion af CO₂-emissionerne i 2030. Danske Maritime finder, at EU viser handlekraft i forhold til klimaudfordringen, og de danske maritime virksomheder har løsninger som både i land og ombord på skibe kan bidrage til opfyldelse af målene.

Danske Maritime ser positivt på forslaget om revision af AFI-direktivet, men bemærker, at krav om brug af landstrøm under havneophold med fordel kan udvides.

Danske Maritime finder, at det er forbundet med betydelige investeringer at udvikle og installere udstyr til landstrøm, både i havne og ombord på skibe. Danske Havne finder, at det for at sikre udbredelsen af mere klimavenlige teknologier er vigtigt for såvel den maritime industri som redere at have vished for, at det udstyr, der investeres i, reelt vil kunne anvendes bredt i praksis.



På den baggrund hilser Danske Maritime revisionen af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer velkommen.

Danske Maritime finder det positivt, at der stilles krav om forsyning af landstrøm til passager- og containerskibe i TEN-T havne.

Danske Maritime finder, at kravet om brug af landstrøm med fordel også kan udvides til at gælde andre større havne, som ikke har TEN-T status, ligesom landstrøm til andre skibstyper kan overvejes.

Danske Maritime påpeger, at det i forbindelse med etablering af landstrømsanlæg er vigtigt at huske på, at det ikke alene er tale om forsyning af landstrøm under havneophold til skibe som sejler på konventionelt brændsel, men også, at landstrøm med tiden kan muliggøre fuld elektrificering (opladning) af skibe som sejler på kortere ruter. Det forudsætter dog investeringer i kabler og andet udstyr til opladning.

Det er ligeledes forbundet med store investeringer at udvikle motorer og tilpasse skibe til brug af alternative brændstoffer ombord på skibe. Ofte kræves nye motor- og tankanlæg m.v. Det er derfor vigtigt for såvel den maritime industri som redere at have vished for, at det udstyr, der investeres i, reelt vil kunne anvendes bredt i praksis og at de alternative brændstoffer, som skibe og havne gør klar til, vil være bredt tilgængelige.

Der er derfor behov for investeringer i infrastruktur til udbredelse af de nye brændstoffer – særlig i begyndelsen, indtil brændstoffet bliver bredt tilgængeligt i de fleste havne. Her kan EU i form af såvel støtte til udvikling, etablering og initial drift af pilotanlæg spille en vigtig rolle.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Enkelte medlemsstater har udtrykt bekymring for ambitionsniveauet i forslaget og har påpeget behov for fleksibilitet i gennemførelsen.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Europa-Kommissionens "Fit for 55-pakke" velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere EU's klimamål for 2030 samt drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU mod klimaneutralitet i senest 2050. Regeringen finder, at man i EU bør have et højt ambitionsniveau for udrulning af infrastruktur for alternative drivmidler til transport. Regeringen finder det positivt, at Europa-Kommissionen med forslag til forordning om infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR) adresserer behovet for udrulning af alternativ drivmiddelinfrastruktur til transport i medlemsstaterne, herunder ved at foreslå fælleseuropæiske mål for medlemsstaternes udrulning af



infrastruktur for alternative drivmidler til vejtransport, skibsfart samt fly på standpladser i lufthavne, idet regeringen finder, at fælleseuropæiske mål kan være et effektivt middel til at fremme grøn omstilling i Danmark og i hele EU. I det lys ser regeringen frem til at analysere forslaget nærmere.

Forslaget kan potentielt understøtte den grønne omstilling af transportsektoren i Danmark, herunder på vejtransportområdet, hvor aftaleparterne bag *Aftale om grøn omstilling af vejtransporten* af 4. december 2020 er enige om på EU-niveau at arbejde for at fremme den nødvendige infrastruktur samt alternative brændstoffer til grønne biler. Ligeledes er parterne bag *Aftale om infrastrukturplan 2035* af 28. juni 2021 enige om at afsætte 275 mio. kr. til udrulning af drivmiddelinfrastruktur til tung transport samt 0,5 mia. kr. til ladeinfrastruktur langs statsvejnettet. Herudover understøttes ladeinfrastruktur gennem pulje til grøn transport (fra energiaftalen 2018 og klimaaf tale for energi og industri m.v. 2020), hvor der samlet er afsat cirka 315 mio. kr. til ladeinfrastruktur. Desuden giver *Aftale om miljøinitiativer i Grønne byer* og en hovedstad i udvikling af 14. september 2021 mulighed for etablering af nulemissionszoner, hvilke ligeledes kan fremme elbiler.

Forslaget omhandler endvidere elektricitetsforsyning til fly på standpladser i lufthavne samt brændstoffer til søfart og skal således ses i sammenhæng med andre forslag i Fit-for-55-pakken, der styrker luft- og søfartens bidrag til CO₂-reduktion.

Regeringen er i gang med at analysere forslaget nærmere, herunder de potentielle økonomiske konsekvenser for Danmark, klimaeffekten af alternative brændstoffer samt koblingen til andre forslag med henblik på at tage stilling til forslaget.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg