

“Green Rush” – Directive 2014/94/EU on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure (AFID):

*Analysis of the Multistakeholder Dialogue with the European
Institutions – Impacts and Next Steps.*

Executive Master in European Public Affairs and Communication
2020-20210

Guillaume BAUDOUR

Supervisor : Quentin Galland



Acknowledgments

This academic research is the end of the journey of my one-year long Executive Master in EU Public Affairs & Communication program at the Institut des Hautes Etudes des Communications Sociales (IHECS). Throughout uncertain times due to the COVID pandemic, the last 10 months at IHECS were probably the most demanding, yet the most rewarding period of my life.

I am deeply thankful to all my teachers and colleagues, whom I learned so much with in such a short period of time. It was an amazing and intellectually challenging time that we spent together, and I will miss every bit of it.

In addition, I would like to express my sincere gratitude towards my thesis supervisor, Quentin Galland, for his active involvement and thoughtful guidance. I am convinced this study would have never seen the light of the day without his patience and pedagogy.

I must also thank all the representatives of EU Transport & Mobility stakeholders for their time and confidence, granting me with such confidential and valuable insights. The empirical part of this research highly relies upon their contribution.

Last but not least, I could not forget my relatives, whose unconditional love and support allow me to achieve all the projects I undertake in life. I would like to thank my parents, Angélique and Gérard, for their moral and financial support, my sister and brother Mathilde, Gauthier. Thank you to Charlotte for her kind words and encouragement.

Table of Contents

Acknowledgments	ii
Table of Contents	iii
Executive Summary	v
Introductory Chapter	1
1.1 Introduction	1
1.2 Choice of the AFID	2
1.3 Research question and rationale	3
1.4 Road to the thesis	4
Chapter 2: Lobbying in the EU - An Analytical Framework	5
2.1 Introduction	5
2.2 Lobbying	5
2.3 Interest groups	7
2.4 Influence	8
2.4.1 Converge of policy preferences.....	8
2.4.2 Institutional context.....	9
2.4.3 Issue-related policy	10
2.4.4 Interest groups characteristics	11
2.5 Public affairs strategies.....	11
2.5.1 Inside strategies	11
2.5.2 Outside strategies	14
Chapter 3: The Deployment of the Alternative Fuels Infrastructure Directive – What Is At Stake?....	15
3.1 About the directive	15
3.2 AFID Action Plan.....	16
3.3 Analysis of the European Alternative Fuels Observatory	17
3.3.1 A look back at 10 years of Alternative Fuels cars in the EU27	17
3.3.2 Analysis: Alternative fuels infrastructure attainment NPF targets (2020)	18
3.4 AFID Revision process	19
3.4.1 Alternative fuels in the new “Sustainable and Smart Mobility Strategy”	20
Chapter 4: Empirical Research.....	23
4.1 Introduction	23
4.2 Methodology	23
4.3 Analysis.....	25
4.3.1 <i>Ex Ante</i> Fit-for-55 package release	25
4.3.2 Main findings summary	38
4.3.3 <i>Ex Post</i> Fit-for-55 package release.....	40

4.4	What next?	43
Chapter 5: Conclusion		44
5.1	Shortcomings and recommendations	45
Bibliography		47
Annex I		I
Annex II		II
Annex III		XLIV
Annex IV		XLV

Executive Summary

Greenhouse Gas (GHG) emissions from road transport represent almost 20% of the total EU GHG emissions. Rapidly decreasing this sector's emissions is essential to realising the EU's climate ambition as set out within the European Green Deal and backbone of the von der Leyen Commission: a reduction of the total CO₂ emissions by 55% by 2030 and the achievement of climate neutrality by 2050. As part of the Fit-for-55 legislative Package adopted on the 14th July 2021, the European Commission proposed the revision of the Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID): the EU cornerstone to deliver an ambitious EU recharging infrastructure masterplan. In doing so, this EU policy framework aims to avoid that the lack of charging and re-fuelling infrastructure to become a bottleneck for e-mobility.

In that context, the object of this thesis is to analyse the timely dialogue taking place between EU Transport & Mobility stakeholders and EU institutions in the framework of the AFID revision ahead of the release of this legislative package. In practice, this study had a two-folded objective. On the one hand, it aimed at identifying the lobbying techniques used by interest groups of the EU Transport & Mobility sectors in order to shape the final outcome of the legislative proposal during the policy formulation phase of the AFID revision. On the other hand, it aimed at assessing which interest groups were successful in influencing the EU institutions and where lied their strengths.

Based on a thorough empirical analysis of first-hand insights from relevant interest groups – mainly collected via semi-directed interviews – this study paints a full picture of the interests at stake, the methods chosen by interest groups to attempt influencing decision-makers and who succeeded in doing so. Firstly, when it comes to the identification of lobbying strategies, lobbying patterns were brought to the fore and advocacy strategies amongst interest groups were segmented. What stands out is that interest groups do make use of a plethora of lobbying techniques so that to influence policy-making: from inside lobbying, both direct (official means, informal contacts, position papers) and indirect (trade association, consultancy support, coalition-building) to outside lobbying.

In addition, this empirical analysis shed light on the convergence of policy preferences of stakeholders of an “unusual coalition” composed of ACEA, BEUC and T&E, which decided to join forces in order to influence the legislative proposal of the European Commission. As it

turns out, this ragtag group of stakeholders representing the automotive industry, EU consumers and electromobility has had the most influence on the final outcome of the legislative proposal. As a matter of fact, when comparing the ideal point of the policy preferences of the coalition with the EU Commission's revision proposal released on the 14th of July, the proximity of the two policy positions unequivocally translates an influence on the final legislative proposal. Furthermore, considering that lobbying in the European Union is "an exchange relationship in which the European institutions trade influence for policy-relevant information, citizen support, and economic power", this study brought to the fore that this coalition gathered the most preeminent number of abovementioned "demanded goods" by the EU executive.

Yet, one could argue that this study could make use of additional empirical evidence in order to further support its empirical conclusions. Against that background, future research could rely upon an expanded version of inputs collected from interest groups of EU Transport & Mobility sectors as well as to extend the scope of the research, aimed at assessing interest groups' influence with the final output adopted at the end of the legislative process. In addition, future research could also look at how institutions perceive the industrial stakeholders that approach them and their impacts.

Keywords: lobbying, interest groups, influence, infrastructure, alternative fuels, electromobility, transport & mobility.

Introductory Chapter

"Useless laws impede on those that are necessary".

Montesquieu

1.1 Introduction

2021 marks the 70th anniversary of the Treaty of Paris, where six countries – Belgium, France, Germany, Italy, Luxembourg, and the Netherlands - signed the treaty establishing the European Coal and Steel Community (ECSC). Following the Schuman Declaration, considered as the “founding act of the European integration”, this international agreement aimed at creating a single market for coal and steel (European Commission, 2021). But above all, its main objective was to create institutions that would put an end to the logic of balance of power and antagonistic interests among Nations, that had prevailed on the Old Continent for the last two centuries, leading to the Second World War and tearing Europe apart (Zaiki, pp.68-69).

More than seven decades later, the project of the EU founding fathers has gone beyond expectations. Today, the European Union is a *sui generis* multinational organisation, composed of 27 Member States and close to 450 million of citizens, with a complex system of governance that supersedes the national level (Hardacre, A., 2020).

Nevertheless, the European Union (EU) and its Member States now must face another existential that may only be solved at global level: climate change. In its 2021 report, the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)¹ concluded that climate change is affecting all regions of the world, at a very rapid rate and is intensifying in an unprecedented way. It paints a bleak picture of the world ahead. One of cascading climate disasters and irreversible changes, such as rising oceans or melting ice sheets, if fossil fuels continue to be burnt at a high rate (Le Monde, 2021).

¹ An integrated body of the United Nations, providing the most up-to-date assessment of knowledge about the physical basis of climate change, eight years after the previous similar report, published in 2013. It was written by 234 scientists from 66 countries, based on analysis of more than 14,000 scientific studies.

1.2 Choice of the AFID

Along with these dire predictions, the Greens' triumph at the ballot box of the 2019 European elections results – in terms of seats – shifted power balance within the European Parliament. Following the end of the historical “stranglehold” of the two centrist groupings – conservative and social democrat – which had controlled the Parliament between them since it was formed, Greens used their new role of “kingmakers” as a leverage to push for a stronger environmental agenda. Notably, via the appointment of top posts and powerful commissioners, including the Presidency of the European Commission (The Guardian, 2019).

In that context, the von der Leyen Commission presented in 2019 the European Green Deal, a set of renewed ambitions to make Europe the first neutral-climate continent by 2050 and to set Europe's economy on a sustainable path (European Commission, 2021).

Among other things, the EU executive² intends to rapidly decrease the transport sector GHG's emissions. This sector represents more than a quarter of Europe's GHG emissions. When it comes to road transport, this sector accounts for more than 70% of this share and has a strong impact on air pollution in urban areas. Driven by a growing demand in mobility, and despite improvements in the efficiency of engines, the sector has not seen a similar decline in emissions when compared to other sectors. On the contrary, emissions in the road transport sectors keep rising despite public intervention. Rapid decarbonization of the existing car fleet is hampered by its strong dependency on petroleum-based fuels. According to ACEA statistics – the European Automobile Manufacturers' Association – 97% of new car sales in 2019 were vehicles with Internal Combustion Engines (ICE), which will stay on the European roads for more than 11 years (Liquid Gas Europe, 2020).

In order to tackle these issues, the European Commission announced the release of the Fit-for-55 package, including *inter alia* the revision of the Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID): the EU cornerstone to deliver an ambitious EU recharging infrastructure masterplan, therefore translating into concrete policy options the political orientation given to

² Another terminology to qualify the European Commission, a diminutive of the “EU's politically independent executive arm” (European Commission, 2021).

electromobility. In doing so, this EU policy framework aims to avoid that the lack of charging and re-fuelling infrastructure to become a bottleneck for e-mobility. In other words, through the revision of the AFID, the EU executive wants to ensure that charging infrastructure for electric cars is easy to use for consumers and rolled out more equally across the continent (Euractiv, 2021). It is that promise to deliver the means to turn the tides on fossil-based transport to both the automotive industry and EU citizens – which are incentivized to switch to an electric vehicle (among others to overcome “range anxiety”)³ – that motivated our choice for the AFID revision.

1.3 Research question and rationale

This academic research approaches interest groups’ influence through the prism of EU Transport stakeholders involved in a dialogue with the EU institutions in the framework of the AFID revision. Therefore, the main objectives of this research are two-folded. On the one hand, it aims at collecting and analyzing lobbying endeavours undertaken by relevant stakeholders in the context of the AFID revision. On the other hand, it aims at assessing the impacts interest groups have had on the final policy outcomes of the legislative proposal before the release of the Fit-for-55 legislative package on 14th July 2021.

The strength of this academic study lies in the first-hand insights we were able to collect from stakeholders involved in the AFID revision. The advantage mainly relies upon the proximity given by our work at the time the thesis’ writing, working for Aliénor⁴. This professional experience was used as “an entry-door” to access stakeholders’ representatives from EU Transport & Mobility sectors, which are for the most part members of the Sustainable Mobility European Platform – an informal group of stakeholders involved in discussions with EU institutions ahead of the release of the Fit-for-55 legislative package. The latter is indeed coordinated by Aliénor, which helped in contacting stakeholders to provide their insights.

In that context, this research aims at investigating the following question: “How do interest groups involved in a dialogue with the EU institutions in the framework of the AFID revision succeed in influencing the final policy outcome of the legislative proposal?”

³ The factor most cited in deciding what electric vehicle to buy is the range—or how far the car can travel on a single battery charge. Once an EV driver has the car, its ability to match the maker’s rated range is equally important (Forbes, 2021).

⁴ a Brussel-based advisory agency specialized amongst other in EU Transport policy.

To answer this question, we developed a set of sub-questions that shall be addressed via this research:

- What are the main lobbying techniques used by EU interest groups to influence EU institutions?
- What is at stake with the revision of the Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID)?
- To what extent interest groups of the EU Transport & Mobility sectors managed to influence the final policy outcome of the legislative proposal of the AFID revision?

1.4 Road to the thesis

This academic research is divided into five chapters. After the necessary introduction, the second chapter sets a theoretical framework that enables readers to understand key concepts and notions which are going to be used throughout this study, from lobbying to influence. It also repertories the different lobbying techniques identified within EU Public affairs scientific literature, by both scholars and practitioners. The third chapter lays down background information regarding the AFID directive, its implementation, ongoing evaluation and revision process. Chapter four covers the empirical research. After discussing the methodology chosen to conduct this study, it confronts the theoretical framework with the empirical data collected, mostly through semi-directed interviews with EU Transport & Mobility stakeholders. In doing so, it provides an analysis of the main findings of *ex ante* Fit-for-55 legislative package release in terms of lobbying techniques and its impacts on the final policy outcome, but also discusses the *ex post* next steps for aforementioned interest groups. Chapter five summarizes and reflects upon the research.

Chapter 2: Lobbying in the EU - An Analytical Framework

2.1 Introduction

The question of who wins and who loses in lobbying battles lies at the core of this research. Understanding why some interest groups manage to influence the policy outcome is a main concern of this academic study.

Therefore, the main objective of this chapter is to set a theoretical framework so that to explain the main concepts and notions that will be used throughout this research: lobbying, interests groups, influence, inside versus outside lobbying. In addition, it lists the different lobbying techniques which have been identified in EU public affairs scientific literature by both scholars and practitioners.

2.2 Lobbying

Historically, the original term lobby comes from an expression of General Grant, former President of the United States in the late nineteenth-century. After the fire that destroyed the first White House, the President, who was staying in a hotel, complained about the presence of all the people who were waiting on the ground floor (lobby) to try to influence him. The word has remained (Farnell 1994, p.19).

Today, an ever-greater number of political decisions are taken at international level, and as a result at European level (Dialer, D. & Ritcher, M., 2019). Composed of 27 Member States and close to 450 million citizens, the EU is a *sui generis* multinational organisation, with a complex system of governance that supersedes the national level. Its political bodies and institutions operating in 24 different languages, are mainly based in Brussels. Considering the fact that the EU is responsible for a substantial number of legislations implemented by Member States, lobbying in Brussels is of paramount importance for stakeholders (Hardacre, A., 2020). It should not come as a surprise if the EU capital welcomes the second largest community of lobbying professionals in the world, just after Washington D.C (McGrath, 2005).

The European Commission (2011, p.30) defines lobbying as “every activity carried out with the objective of directly influencing the formulation or implementation of policy and the decision-making process of the EU institutions, irrespective of channel of medium or communication”.

Yet, one could argue that this conceptualisation of lobbying is very institutional and fails to acknowledge the contribution of lobbying to participatory democracy. That is why scholars and practitioners such as Jordan and Mahoney (2007) consider this activity as a means to increase civil society's political participation, allowing greater access to decision-making process beyond elections.

In addition, lobbying can be understood as a form of participatory practice that replaces the absence of a strong popular engagement in both the EU institutions and the European project (Greenwood, 2011). Along the same line, Jarman (2011) notes that lobbying is used by EU institutions to seek support from stakeholders in order to legitimize its public policy. Whereas Chalmers (2013) points out to the interactions between EU officials and interest groups in which well-informed stakeholders provide understaffed decision-makers with technical expertise and “on-the-ground” experience. In doing so, stakeholders’ insights contribute to bridge the existing informational and resources gaps the EU institutions suffer.

Nevertheless, lobbying can be and remains associated with pejorative terms such as “corrupt behaviour” or “unethical activities”, which in return tends to spread misconceptions about the heavily-reglemented-profession of lobbyist. This issue became evident in the EU after revelations of the “cash-for-amendments” scandal, when 4 Members of the European Parliament who had agreed to table amendments to change an EU law in return for promised payments were exposed by Sunday Times’ undercover journalists (Euractiv, 2014). Similarly, Maltese Health Commissioner John Dalli was removed from office in October 2012, by then Commission President José Manuel Barroso after a scandal involving a Swedish tobacco firm. One of John Dalli’s close friends is said to have asked the company for 60 million euros to use its “good relations” with the European Commissioner to influence the latter when drafting the text of a Directive dealing with the firm’s interests (Le Point, 2013).

More recently, some “revolving-doors” scandals have also sparked controversy. When high-level European decision-makers – Commissioners, Members of Parliament, senior officials – leave their posts and immediately take up an employment linked to the activities of an interest group, or when lobbyists join the European institutions. According to Olivier Hoedeman, CEO of Corporate Europe Observatory⁵, one third of the Commissioners who left their posts in 2014

⁵ an NGO specialized in research and campaign to expose and challenge the privileged access and influence enjoyed by corporations and their lobby groups in EU policy making.

after the Barroso II Commission went on to work for a job related to lobbying activities. The controversial stints by outgoing Commission President of the Commission, José Manuel Barroso, at Goldman Sachs, or of Commissioner Neelie Kroes at Uber and Bank of America, are particularly striking examples of this phenomenon (ETUI, 2018).

Volens nolens, lobbying represents a recognized form of political participation in contemporary democracies. Hence, Klüver summarizes the definition of lobbying as:

“An exchange relationship in which the European institutions trade influence for information, citizen support and economic power. The ability of interests groups to influence policy-making is therefore hypothesized to vary with the capacity to provide these goods to the European institutions” (2013, p.15).

2.3 Interest groups

When studying lobbying in the EU, it is vital to define a key concept such as “interest groups”. According to Beyers, Eising, and Maloney (2008, pp.1106-1109) the latter must harbor at least three features to define an actor as an “interest group”: organization, political interests, and private status.

Lobbying in the European Union

Table 1.1 Features of social and political organizations

	Organization	Political interest	Private status
Political parties	X	X	
Social movements		X	X
Leisure associations	X		X
Interest groups	X	X	X

(Klüver 2013, p.6).

In light of the above, to qualify as an interest group, political actors need to rely on some sort of organization, therefore excluding unorganized broad movements and waves of public opinion. Secondly, actors must pursue the objective of influencing political decision-making and to shape policy outcomes. This feature distinguishes interest groups from leisure associations. The last feature refers to the private status, and as a consequence their main rationale. Having a private status implies that political actors are not going to be seeking public

office nor that they are a public institution - funded by taxpayers' money and subject to the state (Klüver 2013, p.6).

2.4 Influence

That being said, another key concept which has to be defined is "influence." Influence is understood as "the ability of an actor to shape a political decision in line with his preferences" (Dür 2008, p.561). Scientific literature offers a number of relevant indicators to measure interest groups' influence.

2.4.1 Convergence of policy preferences

According to Klüver (2013, pp.7-9) the convergence of policy preferences of interest groups with the policy output is a necessary condition for influence. "It is important to causally link interest groups' policy preferences with the policy output in order to distinguish influence from pure luck. This can be done by empirically analyzing whether actor properties have a systematic, that is, statistically significant effect on convergence. If there is a statistically significant association between actor properties and the policy output that is based on convincing theoretical reasoning, one can conclude that interest groups indeed influenced the policy-making process".

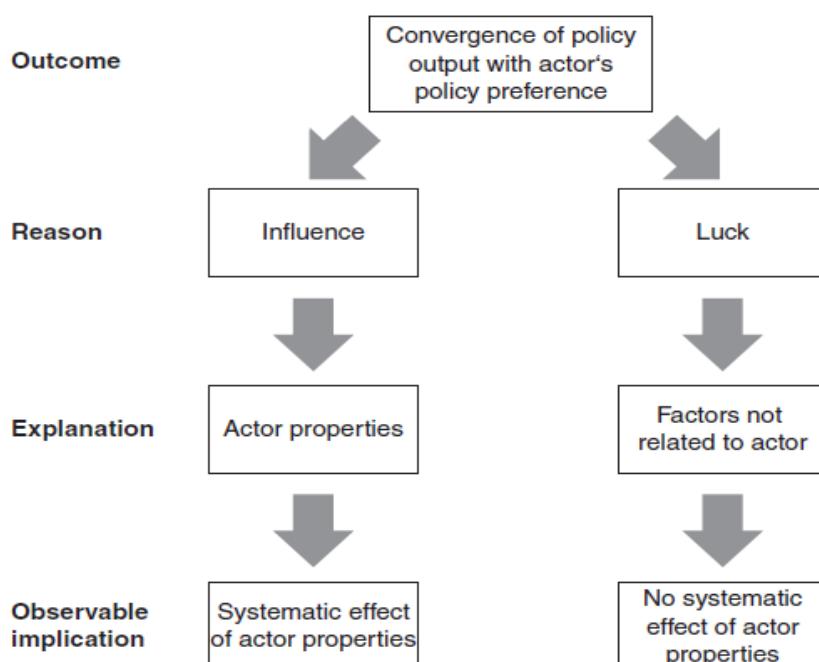


Fig. 1.1 Influence conceptualization

(Klüver 2013, p.7).

The institutional context, the issue type and interest groups' characteristics have also shown to be strong indicators of interest groups' influence in Brussels (Klüver 2013, p.13).

2.4.2 Institutional context

When it comes to the institutional context, Klüver observes that it is crucial for interest groups to identify the underlying demands of each EU institution, in order to comprehend which properties interest groups have to exhibit so that to have access to decision-making. Based on assumptions that the basic interest of the European Commission, the European Parliament, and the Council is survival, one can assume that this common objective translates into role-specific interests depending on the institutional context. The European Commission aims at proposing policy proposals that successfully pass the legislative process by gaining the approval of the two other co-legislators. Meanwhile, both the Members of the Parliament and the governments in the Council strive for reelection. To achieve these goals, the three institutions representatives demand certain goods from interest groups: policy-relevant information, citizen support, and economic power. Therefore, if interest groups can provide these goods, it increases their ability to influence political decisions in the direction they want (pp.13-40).

Policy-relevant information

According to Shotton (2019, p.42), “policy-relevant information” is vital to EU decision-making institutions. They are notoriously understaffed⁶, lack time and most importantly, lack the policy expertise to deal with complex legislative decisions. Whereas well-funded interest groups benefit from top-notch experts in the policy domain they represent. These experts possess the type of policy data required by the EU staff. Against that background, interest groups provide relevant information to decision-makers in exchange for access to the EU decision-making process so that to influence it in their favor. Simply put, “in Brussels, the key success to lobbying is not political patronage or campaign contributions, but the provision of information” (Broschier and Coen 2003, p.165).

⁶ Ahead of the Fit-for-55 legislative package release, European Commission staff warned that they were “buckling under the workload and that burnout could undermine the bloc's ability to deliver on its goal of reaching net-zero emissions by 2050”. A Commission official who has worked at the institution for more than a decade said on condition of anonymity, that the workload was “insane” and that “deadlines are often impossible [to meet]” (Politico, 2021).

Citizen support

In order to pursue their own objectives, the three co-legislators also need EU citizen support. To secure the success of its policy proposals, the European Commission strategically uses citizen support as a leverage, so that to signal electoral support to the Members of the European Parliament and national governments. In return, they aim at adopting policy proposals that are supported by a majority of their voters to guarantee their reelection.

What is more, the support of European citizens represents a means for the EU institutions to add legitimacy to policy initiatives as they are constrained by the European values and the principles of democratic governance enshrined in the founding treaties. In doing so, EU institutions want to avoid being publicly blamed for adopting policies without the support of European populations (Klüver 2013, pp. 45-49).

Economic power

Drawing on models of economic voting, whereby electoral decisions are primarily driven by economic considerations, EU capitals and MEPs therefore have to cope with the interest of economically powerful actors. Guided by the principle of a thriving economy and competitiveness, their behavior crucially determines economic performance. In order to avoid opposition from these economic behemoths, national governments and MEPs therefore listen to the demands raised by their interest groups. Opportunistically, the EU executive, exploits this dependence by attempting to build alliances with economically powerful actors, which could in exchange secure policy proposals adoption with the two other EU institutions (Klüver 2013, pp. 49-52).

2.4.3 Issue-related policy

Interest groups' influence may also vary depending on the issue of the different policy file at stake (Mahoney, 2007). The salience, the degree of conflict and the scope of an issue have a negative effect on the chance of interest groups to influence policy-making. According to Mahoney (2007) the more salient an issue is, the more actors are active on this issue and the more attentive the general public is. It increases the likelihood that other groups would join and feed-in the debate, raising the need for coalition strategies. Thus, the multiplicity of actors renders lobbying efforts, and as a consequence, the process of exerting influence on decision-makers more complex. Incumbents and their aides cannot listen to one single advocate.

On the same note, the degree of conflict over an issue can affect the ability to influence policy-making in a similar way: the higher the degree of conflict is, the more opposing groups are trying to lobby the decision-makers, and the harder it is to shift the policy output in one particular direction (*ibidem*).

Eventually, Mahoney also highlights that the scope of an issue is also negatively associated with interest group influence, since large scope issues should involve a larger number of interests and decision-makers therefore cannot follow a single special interest (pp.44-56).

2.4.4 Interest groups characteristics

Additional evidence points to interest groups' characteristics as another means to assess their influence. Characteristics can be distinguished into two subgroups, namely the permanent and the non-permanent ones. Permanent characteristics refer to interest group properties which are constant across different issues, whereas non-permanent features vary from issue to issue (*ibidem*).

Concerning permanent characteristics, actor types and resources have been identified as key variables in determining the potential impact of an advocacy strategy. In that regard, existing literature explored the advantages conferred by the type of interest groups: the ones defending concentrated interests are more likely to succeed in influencing EU policy-making than the ones defending diffuse interests. The latter find it more difficult to get organized and mobilize resources than their counterparts. Meanwhile, benefitting from more resources enables an access to greater manpower, financial support and policy expertise, the goods demanded by the EU institutions. On the contrary, scientific literature has highlighted that non-permanent feature of interest groups, chiefly concern lobbying strategies and information supply (Dür and Matteo 2013, pp. 660-686).

2.5 Public affairs strategies

When advocating on a policy dossier, interest groups can choose between inside lobbying, by establishing direct contacts with decision-makers and exchanging information, and outside lobbying, which refer to demonstrations or protests to pressure decision-makers by increasing the awareness of the general public (Beyers 2004, pp. 211-213).

2.5.1 Inside strategies

Within the first category, scholars and practitioners establish a differentiation between direct and indirect engagement with EU institutions (Beyers 2004, pp. 211-213).

According to Hardacre and McLoughlin (2020), direct engagement is the most obvious and effective way for interest groups to promote their case in Brussels. It refers to contacts with key officials, incumbents and political aides, who are involved in policy drafting. These contacts can take different shapes and forms: formal or informal meetings, formal presentations or briefings, letters or telephone conversations. Yet, they recall that “there is no better way to get your position co-opted than meeting with the people who have the power of the pen”. Therefore, they emphasise on the importance to organise face-to-face meetings – when possible depending on COVID-19 restrictions – adding that the only prerequisite interest groups have to go through to organise such meetings with officials, is to be registered within the European Commission’s Transparency Register. Once this requirement is achieved, EU officials are all eyes and ears (p.53).

Conversely, indirect engagement as its name can tell, is about exerting an influence but indirectly and is usually used as a complement to direct engagement. As part of the EU Public Affairs arena, there are a plethora of indirect lobbying actions, the main ones being membership within a trade association, consultancy support or coalition-building (Hardacre and McLoughlin 2020, p.56).

Trade association

For many, trade associations are essential vehicles in Brussels Public affairs landscape. They can provide issue coverage and valuable intelligence – either on other stakeholders or EU institutions. In addition, these associations are often the “first port of call” for decision-makers looking for a glimpse of the industry’s position on a particular policy file. At the same time, they offer a sense of anonymity and “strengths in numbers” (Hardacre and McLoughlin 2020, pp.56-57).

Trade associations can offer a substantial number of advantages. On the one hand, their aggregated political representation can be used as a mean to open the doors of some key officials. Whereas they would remain closed for a stand-alone stakeholder. On the other hand, they usually rely on an exhaustive capacity of human resources, such as experts in specialised areas, making their expertise available for fellow members (*ibidem*).

Yet, these advantages come at a price. Membership in a trade association involves devoting both time and money. In terms of workload, it involves drafting common position papers, attending committee meetings, as well as weighing on certain subjects. When it comes to membership allowance, “there are almost always membership fees, ranging from ten thousand to hundreds of thousands of euros per year” (*ibidem*).

Consultancy support

After trade associations, consultancy support can help indirectly influencing policy outcome. According to estimations, Brussels welcomes no less than 25,000 consultancy professionals. They range from power-house consultancies to one-man/woman offices and can be either generalists or very niche with regards to their field of specialisation. They usually offer their assistance, expertise or access to certain stakeholders or relevant decision-makers. Turning to a consultancy offers the possibility to “tap into their political network” and benefit from their insights on a particular policy file (*ibidem*).

Coalitions

Lobbying coalitions can demonstrate the importance attributed by different interest groups for one same policy objective. In that case, there is no need to officially start an alliance or coordinate lobbying strategies with fellow counterparts. The main rationale behind coalition-building is to pull EU decision-makers in the same direction. From the institution’s perspective, it does not matter if they cooperate or not, as long as they lobby for the same policy options, they will be considered as “part of the same camp”. (Klüver, 2013, p.54).

According to Baumgartner et al. (2009) lobbying coalitions are rarely homogenous. Their composition varies depending on policy issues. They can be highly complex and have cross-sectoral scope, therefore concerning a broad range of interest groups. As a result, lobbying coalitions extend beyond the “small circle of friends”. It is not unusual to observe that interest groups that might oppose each other, could actually work hand-in-hand to lobby on a certain file (Beyers 2008, pp.1206–1207).

When trying to understand which lobbying coalitions is most likely to shape the outcome of the policy process, the strength of the coalition is decisive. Klüver (2013, pp. 53-57) argues that it is the aggregated amount of relevant information, citizen support and economic power which

matter. Conversely, the EU institutions are less likely to take into account the policy outcome preferences of the lobbying coalitions providing less demanded goods.

2.5.2 Outside strategies

Outside lobbying is defined by Kollman (1998) as “all tactics that are geared towards influencing decision-makers through mobilization, such as press releases, street mobilizations or social media campaigning”. In doing so, he argues that political contests are determined by the scope of political involvement. In other words, if a conflict remains contained, the original dominant stakeholders will usually prevail. However, if other groups, and by extension, the wide public becomes part of the debate, power can drastically shift. This view is based on the principle that visibility, scope, direction and intensity are key factors of politics. Accordingly, outside lobbying’s main function is conflict expansion by influencing public opinion.

According to Gheyle and De Vile, outside lobbying is often said to be used by interest groups which lack resources and mostly Civil Society Organisations (CSOs). Yet, available evidence has shown that outside lobbying strategies are practiced by business groups as well. Thus, they argue it would be more accurate to label the organisations who choose this strategy as the ones at “the losing side of the battle”. The reason an organisation would privilege such strategy can be manifold: insufficient resources, structural lack of access to decision-makers, facing opposition (2019, pp. 342-343).

The success of outside lobbying strategies relies upon the salience of the policy that is being discussed. The higher the success is, the more we can expect that the public salience of the issue will rise (*ibidem*).

Accordingly, these strategies heavily rely upon political communication. There are a wide variety of channels through which a message can be conveyed to the targeted audience and be co-opted by them. Hardacre and McLoughlin (2020) provide an exhaustive list of the different channels that can be used: advertising (interactive ads, banner ads, newspaper ads); public relations (newsletters, promoted stories, viral campaigns); sponsorship (events, receptions); exhibitions and conferences (webinars, parliamentary events); press release to mainstream or trade press; social media campaigns (Twitter, LinkedIn, Facebook, Instagram); video production for use across social media (talking heads, animation); policy briefings (for journalists, influencers); position papers (to be shared publicly); poster campaign/billboard in the Schuman area of Brussels for instance (pp.60-63).

Chapter 3: The Deployment of the Alternative Fuels Infrastructure Directive – What Is At Stake?

This chapter provides information regarding the directive, its implementation, ongoing evaluation and revision process.

3.1 About the directive

In 2013, the European Commission published its proposal for the Directive 2014/94/EU on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure (AFID). It sets out minimum requirements for the building-up of alternative fuels infrastructure, including recharging points for electric vehicles and refuelling points for natural gas (LNG and CNG) and hydrogen.

Following the co-decision procedure⁷, the final text published in the Official Journal on 22 October 2014, with a date of transposition at the latest on 18 November 2016 (European Commission, 2014).

The Directive defines alternative fuels as follows: “fuels or power sources which serve, at least partly, as a substitute for fossil oil sources in the energy supply to transport and which have the potential to contribute to its decarbonisation and enhance the environmental performance of the transport sector. They include, *inter alia*:

- electricity,
- hydrogen,
- biofuels as defined in point (i) of Article 2 of Directive 2009/28/EC,
- synthetic and paraffinic fuels,
- natural gas, including biomethane, in gaseous form (compressed natural gas (CNG)) and liquefied form (liquefied natural gas (LNG)), and
- liquefied petroleum gas (LPG);”

According to the Directive, each Member State had to adopt a national policy framework (NPF) for the development of the market as regards alternative fuels (AF) in the transport sector and

⁷ “Under the co-decision procedure, a proposal needs to be approved by both the European Parliament and the Council in order to be adopted as legislation. The procedure was introduced in the Maastricht Treaty. Over time, its scope has gradually been extended to new policy areas and practices of legislative negotiations have evolved considerably. In the Lisbon Treaty, co-decision procedure became ordinary legislative procedure (OLP) (art. 294 TFEU)” (European Parliamentary Research Service, 2014).

the deployment of the relevant infrastructure. NPF have been the main tools for the implementation of the Directive. NPF had to include an assessment of the market of alternative fuels and future prospects, and most importantly, national targets and objectives for the deployment of alternative fuels infrastructure.

The Directive laid down minimum requirements for building up this infrastructure:

	Coverage	Timeline
Electricity in urban/suburban and other densely populated areas	Appropriate number of publicly accessible points	By end 2020
CNG in urban/suburban and other densely populated areas	Appropriate number of points	By end 2020
CNG along the TEN-T core network	Appropriate number of points	By end 2025
Hydrogen in the Member States who choose to develop it	Appropriate number of points	By end 2025
LNG for heavy-duty vehicles	Appropriate number of points along the TEN-T core network	By end 2025

Member States were however not required to set up targets for each of those defined alternative fuels. Biofuels, synthetic and paraffinic fuels, and LPG are not further mentioned in the Directive and did not have to be included in the National Policy Frameworks, while Member States could decide to set up targets for hydrogen (although it is not mandatory).

3.2 AFID Action Plan

On 8 November 2017, one year after the transposition deadline, the European Commission released the Action Plan on Alternative Fuels Infrastructure. The Action Plan noted that the “deployment of infrastructure for alternative fuels has recently gained momentum”:

- 118,000 publicly accessible recharging points for electrical vehicles,
- 2,458 refuelling points for CNG/LNG, and
- 82 refuelling points for hydrogen vehicles.

The Action Plan also notes that “the EU must now accelerate deployment in two areas: first in the TEN-T core and comprehensive network (...). Secondly, infrastructure needs to be ramped up in urban and sub-urban areas”.

After analysing each national policy frameworks (NPFs) the Commission concluded that the level of ambition between different Member States varies significantly:

- All NPFs set targets for recharging infrastructure for *electric vehicles*. The level of ambition and detail varies considerably amongst Member States.
- All NPFs set out a broad range of *support measures*, but uncertainties remain (not adopted or too limited in time and scope).
- A majority of Member States do not set targets for CNG vehicles.
- 19 NPFs are setting LNG targets for heavy-duty road vehicles, but it is not always appropriate.
- 14 Member States address hydrogen infrastructure in their NPFs (although hydrogen is optional under AFID).

Reacting to the Commission’s Action Plan, the European Parliament adopted a resolution in 2018 on “Deployment of infrastructure for alternative fuels in the European Union: time to act!”

Amongst others, the resolution calls for:

- The co-financing of the infrastructure (10% public sector, remaining amount by the industries involved);
 - The commitment of Member States to meet their own infrastructure goals;
 - The respect of technology neutrality; and
- The improvement of sector coupling, *i.e.* interlocking the energy sector with the mobility sector.

3.3 Analysis of the European Alternative Fuels Observatory

3.3.1 A look back at 10 years of Alternative Fuels cars in the EU²⁷

In March 2020, the EAFO⁸ published its analysis on the use of Alternative Fuels for transport.

⁸ The objective of the Observatory is to be the one-stop-shop for all data and relevant information regarding alternative transport fuels in Europe. The current version of the portal covers electricity, hydrogen, natural gas, biofuels and LPG. The Observatory is there to support the development of alternative transport fuels in Europe

The total alternative fuels passenger car fleet is increasing slowly, representing 4.3% of the total car fleet in 2019, up from 3.4% in 2010 with the overall car fleet having grown 15% (31 million) in the same period. LPG represented 89% of the market share of alternatively fuelled cars in 2010 with the remainder being CNG. In 2019, LPG still represents 77% of the alternatively fuelled fleet, CNG 12% while EV's make up 11%.

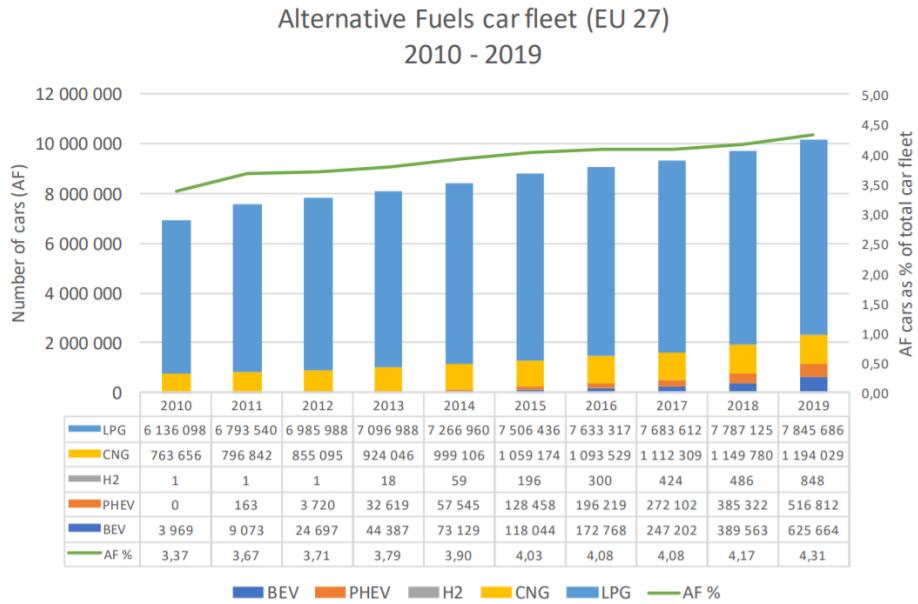


Figure 1 Alternative Fuels car fleet 2010 - 2019 for the different AFs for transport (LPG, NG, electricity, hydrogen) and the share of AF cars as part of the total car fleet EU27 (205 million in 2010 increasing to 236 in 2019; source ACEA, Eurostat, EAFO.)

However, the situation varies greatly from one Member State to another, some Member States representing the vast majority of the fleet for some alternative fuels:

- The *alternative fuel LPG* has been present in the market for decades and had already a substantial fleet in 2010. Poland and Italy have the largest fleets representing 70% of the EU27 fleet in 2010 and in 2019.
- *CNG is the second AF* already present in the market in 2010 but concentrated in Italy which held 87% of the CNG car fleet in 2010, in 2019 Italy still had 81% market share.
- The *concentration for EVs* is also significant: 3 countries (France, Germany, Netherlands) gather 68% of the EU27 battery electric vehicle fleet. For plug-in hybrid electric vehicles, 3 countries (Germany, Netherlands, Sweden) have 61% of the fleet.

3.3.2 Analysis: Alternative fuels infrastructure attainment NPF targets (2020)

and assist the Member States with the implementation of Directive 2014/94/EU on the deployment of recharging and refuelling stations.

EAFO also conducted an analysis on how the EU's alternative fuels infrastructure attained the targets set in the NPFs for 2020:

- The electricity recharging points objective has been more than fulfilled for 2020 (143%);
- The **CNG** refuelling points objective has **almost been fulfilled** for 2020 (97%);
- The **LNG** refuelling points objective is **about to be fulfilled** for 2025 (90%); and
- The **H2** refuelling points objective is **far from being reached for 2025** (18%).



*Reproduced from
EAFO (2020)*

For a synthetic overview of the market uptake of the alternative fuels transport systems and the relevant infrastructure for road transport, see Annex I.

3.4 AFID Revision process

The 2014 AFID foresees that the Commission should, by 31 December 2020, review the implementation of the Directive, and, if appropriate, submit a proposal to amend it.

Following a first evaluation roadmap (February 2019), a combined evaluation roadmap/inception impact assessment (April 2020) and a public consultation (April 2020), the Commission announced in its 2021 Work Programme that it would adopt and present a proposal for the AFID revision in the second quarter of 2021.

According to the combined evaluation roadmap, the Commission has identified four problems to the market uptake of new vehicles using low and zero-emission fuels:

- There are not enough recharging and refuelling points
- There is no comprehensive network connectivity across borders;
- The use of the infrastructure is problematic for users, lacks coherent and transparent user information (*eg.* availability, accessibility and usability of recharging stations); and
- Current networks are not well equipped to ensure adequate integration, especially for electric vehicles, into the electric grid. Furthermore, there is an uneven development of different alternative fuel recharging and refuelling stations.

To respond to those four problems, the Commission will be considering different policy options, after analysing their relevance and benefits, to:

- Extend the scope of the regulatory framework;
- Strengthen the requirements (including binding quantitative minimum requirements) for the roll-out of alternative fuels infrastructure to ensure minimum coverage;
- Strengthen the interoperability requirements; and
- Strengthen the provisions on deploying “smart recharging infrastructure”, in a technologically neutral way.

3.4.1 Alternative fuels in the new “Sustainable and Smart Mobility Strategy”

On December 2020, the European Commission presented its “Sustainable Smart Mobility Strategy” together with an Action Plan of 82 initiatives (2020) that will guide its work for the next four years. This strategy lays the foundation for how the EU transport system can achieve its green and digital transformation and become more resilient to future crises. As outlined in

the European Green Deal, the result should be a 90% cut in emissions by 2050, delivered by a smart, competitive, safe, accessible and affordable transport system.

All transport modes must become more sustainable, with green alternatives widely available and the incentives put in place to drive the transition. For road transport, while the Strategy puts a strong emphasis on electric vehicles, with rather clear plans for the recharging infrastructure and refuelling facilities for hydrogen. Plans for other low-carbon and renewable alternatives remain ambivalent.

The Strategy underlines that by 2030, at least 30 million zero-emission cars should be in operation on European roads. By 2050, nearly all cars, vans, buses as well as new heavy-duty vehicles should be zero-emission. Regarding the existing fleet, the Strategy mentions the need for retrofitting and appropriate renewal schemes, without further details.

Regarding the revision of alternative fuels infrastructure, the Strategy foresees the following actions:

- The European Commission will adopt a “strategic roll-out plan to outline a set of supplementary actions to support the rapid deployment of alternative fuels infrastructure, including in areas where persistent gaps exist. These would include recommendations on planning and permitting processes as well as on financing, developed in collaboration with the Sustainable Transport Forum”. (to explain what it is)
- At the occasion of the revision of the Directive on Alternative Fuels Infrastructure, the Commission will “consider options for more binding targets on the roll-out of infrastructure, and further measures to ensure full interoperability of infrastructure and infrastructure use services for all alternatively fuelled vehicles. Adequate information for consumers to end the current lack of transparency on pricing and facilitating seamless cross-border payments are among the key issues to tackle. Furthermore, the expected major uptake of battery-electric vehicles and other forms of e-mobility requires the smooth integration into the electricity grid. The deployment of smart recharging infrastructure will help to provide storage capacity and flexibility to the electricity system.”

- “Next to the revision of AFID, a revision of the Trans-European Transport Network Regulation and other policy instruments such as the recast Renewable Energy Directive and its accounting mechanism for electricity, as well as the Energy Performance of Buildings Directive with a view to increasing the goals for charging points in our buildings. The Commission will ensure alignment with the necessary grid investments under its initiatives under the EU energy system integration and hydrogen strategies”.

Ahead of the publication of the Strategy, the European Commission updated and reviewed the report “State of the Art on Alternative Fuels Transport Systems in the EU” issued in 2015. The updated report (February 2020) provides a comprehensive and exhaustive information on the development of alternative fuels transport systems in the EU. It also provides market projections for the horizons 2020, 2030 and 2050, as outlined in the graph overleaf.

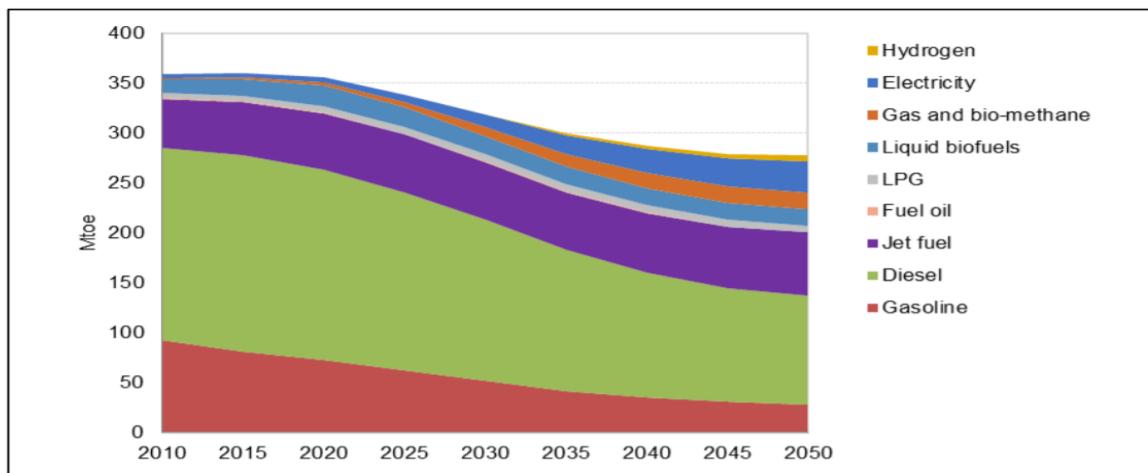


Figure 2-3. Energy use in transport (including international aviation and excluding international maritime) under current trends and adopted policies by 2050 (EU28)
Source: Baseline scenario, PRIMES-TREMOVE model, E3-Modelling¹¹

(State of the Art on Alternative Fuels Transport Systems in the EU, 2020)

Chapter 4: Empirical Research

4.1 Introduction

As we mentioned earlier, understanding how and why some interest groups succeed in influencing the EU policy-making while others attempts fail, lies at the very heart of this study. Drawing on the presentation of the Deployment of the Alternative Fuels Directive (AFID), in terms of its implementation, ongoing evaluation and revision process, it is now time to confront theoretical framework with empirical research.

To collect our empirical data, we performed a total of 9 interviews (See Annex I) with representatives of EU Transport and Mobility stakeholders: NGOs, Infrastructure providers, Alternative fuels & Biofuel actors and Car manufacturers. The idea was to have a broad and cross-sectoral panel of interviewees in order to get a full picture of interests at stake within the sector in the context of the AFID revision.

First, this chapter discusses the methodology chosen to assess the influence of the relevant interest groups. Then, it focuses on the analysis of the data collected pertaining to the *ex ante* Fit-for-55 package release lobbying efforts of aforementioned stakeholders: a summary of the lobbying techniques is provided, as well as conclusions upon the interest groups which are likely to have had the most influence on the legislative proposal. Eventually, this chapter gives an in-depth overview of the next lobbying activities to be undertaken throughout the rest of the legislative process.

4.2 Methodology

In order to measure interest groups' influence in the framework of the AFID revision, we have chosen to use the methodical approach called "degree of preferences attainment". This method compares the policy preferences of interest groups, with the legislative output of the policy-making process so that to draw conclusions about the winners and the losers of European policy-making influence game (Dür, 2008).

This methodological approach draws on a qualitative analysis of policy positions formulated by relevant stakeholders in the framework of the AFID revision. Their policy positions were extracted from interest groups submissions to the European Commission's open public

consultation, position papers, and most importantly, of semi-directed interviews conducted with 9 relevant stakeholders of the EU Transport & Mobility sectors (see Annex I).

According to Klüver (2013, p.20), comparing policy preferences with the legislative output has three main advantages. Firstly, it enables to perform an objective assessment of who was successful in attempting to influence the EU institutions' policy formulation process. Secondly, this method can be applied to a large number of cases, which makes it possible to draw general conclusions about the determinants of interest groups' influence. Eventually, the preferences attainment approach captures interest groups' influence which has been exercised through various channels given that influence should, by definition, be observed in the convergence of the policy outcome with an interest group's ideal point.

This methodological approach was preferred to the two others used by scholars involved in interest groups' influence measurement, namely "process-tracing method" and "attributed influence". On the one hand, "process-tracing method" aims at establishing causal links between observable actions and influence on EU policy-making. Yet, "since lobbying efforts take place behind closed doors or structural power is at work, important channels of influence might not be covered". On the other hand, "attributed influence" relies upon the self-evaluation of interest groups leaders and might be subject to misleading incentives. They might underestimate their influence to convince public authorities to grant them a higher access. On the contrary, they might be tempted to exaggerate their influence so that to bolster their members' recognition of their work (Dür and De Bievre 2007).

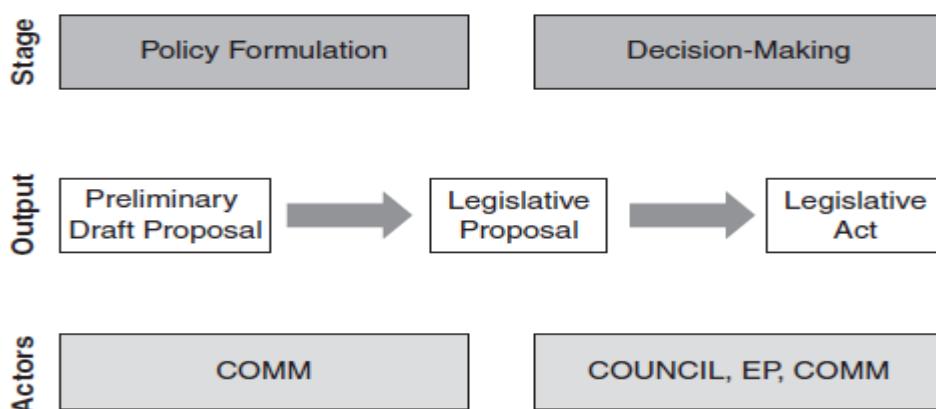


Fig. 1.3 EU policy-making process

(Klüver 2013, p.20)

By time constraints, we decided to focus on the analysis on the interest groups' influence during the policy formulation. As highlighted by the figure below, the stage of policy formulation kicks off with the preliminary draft proposal, upon which the European Commission launches an open public consultation. Accordingly, this stage ends with the adoption of the official legislative proposal, marking at the same time the beginning of the decision-making stage (Klüver 2013, p.20).

4.3 Analysis

This section presents patterns of results retrieved from our empirical research and aims at measuring the influence of EU Transport & Mobility interest groups exerted during the policy formulation of the AFID revision as well as the lobbying techniques undertaken.

In this chapter, the research objective is achieved through a systematic analysis based on the assumptions that lobbying is understood as an exchange relationship in which the European institutions trade influence for relevant information, citizen support and economic power (see chapter 2).

For the sake of clarity, we will group stakeholders into the sub-category they are listed in Annex III.

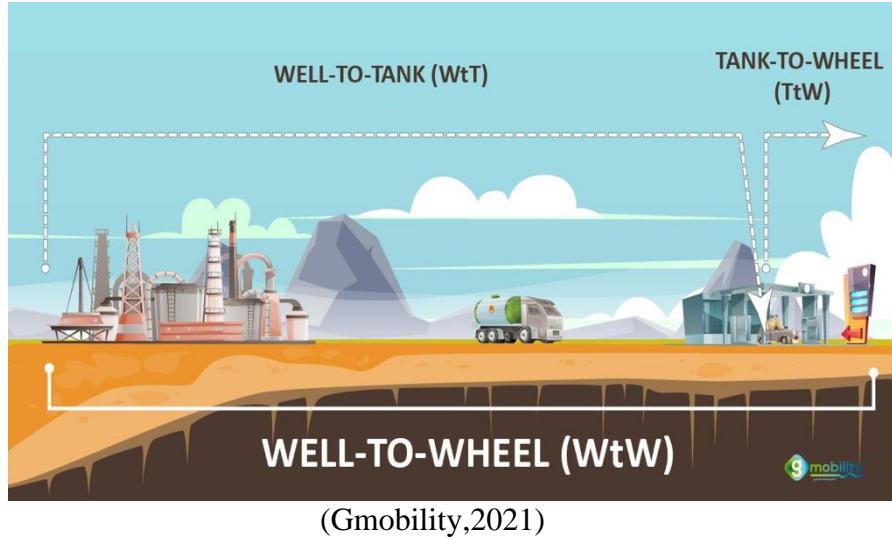
4.3.1 *Ex Ante Fit-for-55 package release*

EU's climate and environmental objectives

Unsurprisingly, all stakeholders interviewed agreed on the general objective presented by the von der Leyen Commission, to achieve the European Green Deal, which aims at reducing CO2 emissions from the road transport sector by 90% by 2050.

However, Alternative fuels actors pointed out to a “realistic argument” when it comes to the more specific objectives presented by Transport Commissioner Valean within the Sustainable Smart Mobility Strategy. The latter plans to have 30 million zero-emission vehicles (ZEVs) on EU roads by 2030 and that all vehicles - cars, coaches, vans and lorries - should be ZEVs by 2050.

According to NGVA and ePURE, the problem is “how to define 0 emissions”. Currently, 0 emissions are intended at the tailpipe, meaning that the EU institutions consider Tank-to-Wheel (TtW) basis in order to measure vehicles emissions. So indirectly, these ZEVs only refer to electric vehicles (EVs) or pure hydrogen.



That is why, Alternative fuels actor advocates for the EU to consider emissions on the “Well-to-Wheel” basis (see graphic design above). It should not only take into consideration the emissions at the consumption point, but also at the production point.

More specifically, NGVA estimates that:

“Well-to-Wheel basis is one of the steps to have a more in-depth assessment of ambition, which would be the Life Cycle Assessment (LCA). So, not only taking into consideration the emissions of the fuels per se – how it is produced –, but the emissions that comes from the entire lifetime of a vehicle. From the moment that is put together to the moment that it is sent to dismantling”.

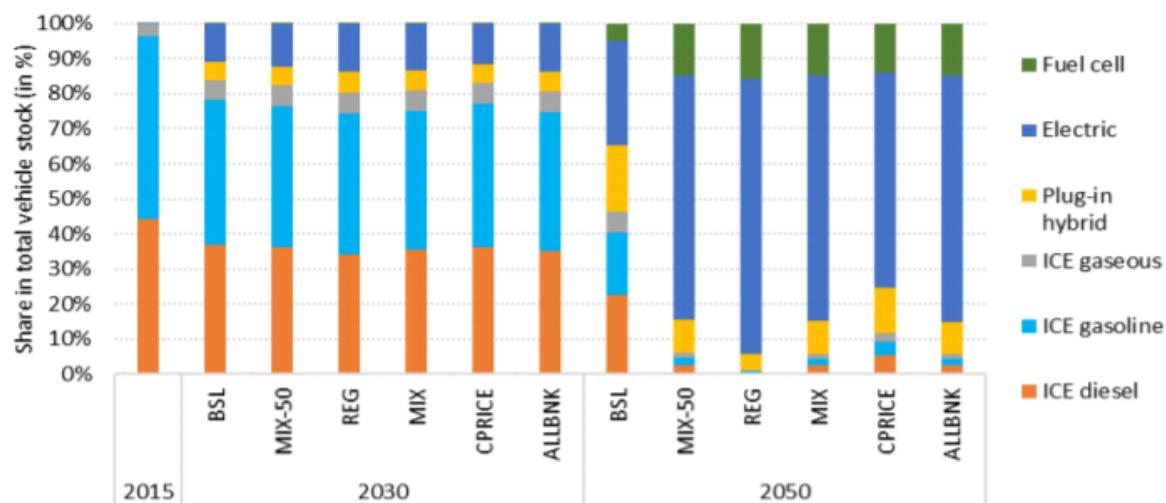
That said, alternative fuels actors point out the necessity to cope with the evolving trends regarding the production of vehicles. As long as the transport system was based on conventional technologies, based on Internal Combustion Engine (ICE) configurations, the manufacturing and end of life processes were quite similar.

Nowadays, with a progressive penetration of electrified architectures, they emphasise on the need to use the LCA approach. Especially when it comes to battery manufacturing, which still

remains critical considering two aspects. On the one hand, the energy intensity and CO₂ emissions from the manufacturing process. On the other hand, the recycling of batteries, particularly important due to the scarcity of materials like Lithium, Cobalt and Nickel (NGVA Europe, 2019)

Similarly, ePURE, EBB and NGVA chose another “realistic argument” to advocate in favor of the use of Alternative Fuels and Biofuels. Their message towards EU institutions was straightforward: “Do not neglect the existing car fleet”.

Figure 47: Shares in the total cars stock by type of drivetrain technology in 2030 and 2050



Source: PRIMES-TREMOVE transport model (E3Modelling)

(European Commission 2020, p.248)

Drawing on the Commission Staff Working Document accompanying Sustainable and Smart Mobility Strategy, one can argue that in 2030, between 87 and 89% of the car fleet will be made of cars containing a combustion engine (see chart above). Therefore, without contesting the fact that the political decision was made towards electromobility, Alternative fuels and Biofuel actors propose a fact-based argumentation deemed as “realistic” in order to promote the use of their technology. In other words, they advocate for the use of their fuels in order to decrease GHG emissions for the transitional period, given that their technology meets GHG emissions reduction at the tailpipe (see Annex 1).

Relevance of the AFID

When it comes to the relevance of the AFID revision, one can spot two distinct groups of stakeholders when engaging in a dialogue with EU institutions. By means of measurement, we asked stakeholders to rate the importance of the AFID on a scale from one to ten. One being almost irrelevant, and ten being obviously vital to their organisation's interests.

Firstly, Alternative fuels and Biofuel actors rated AFID revision at two (apart from NGVA). This can be attributed to the fact that both ePURE and EBB are not directly concerned by the deployment of new infrastructure. No additional infrastructure is necessary, the existing ones can be used to contain and diffuse their fuels.⁹

Nevertheless, their interest in engaging with EU institutions lied in the definition of the AFID, taking into account the knock-on effects. In its current state, the ranking of the different alternative fuels and biofuels separate them from fossil fuels for a transitional phase. This is perceived by the concerned industry as a positive development. In other words, the current definition of alternative fuels is crucial for these interest groups given that this part is very often referred to in other pieces of legislations.

As stressed by NGVA,

“So, if you are keen with this definition, it means that you might also have some positive readings elsewhere”.

Secondly, the rest of stakeholders rated the AFID revision from 8 to 10, therefore expressing a strong interest in shaping its final outcomes and provisions – the full package and what it includes. Among this category, one can find the presence of Infrastructure providers, Car manufacturers and NGOs. However, they should not be categorized as a seamless group.

For Infrastructure providers, infrastructure must go hand in hand with an increase in demand as well as the set-up of a level playing field for an open market of all fuel suppliers (from electricity

⁹ On the contrary, NGVA rated the AFID revision between 8 and 9. This decision is motivated by a two-folded rationale. This Directive is vital to promote their technology, but also to maintain the existing share of market.

to alternative fuels).¹⁰ That is why UPEI asks for the Directive to establish measures and incentives to develop demand for alternative fuels vehicles, especially through financial incentives or simply communication campaigns to develop users' awareness of the use of alternative fuels. The argument points out to the fact that this Directive should be based on the principle of technological neutrality.

Interestingly, NGOs and the Automotive industry converge in terms of relevance for the AFID and can be assimilated to a single group. These interest groups advocate in favor of a strong enforcement of the AFID. Their main demands include *inter alia*: to focus on zero-emission technologies, to turn AFID into Regulation rather than a Directive, to extend the scope of the framework to areas operated by private players, to set dedicated and binding infrastructure targets on European and Member State level and to set adequate information for consumers to end the current lack of transparency on pricing and facilitating seamless cross-border payments are among the key issues to tackle. In doing so, they aim at creating a clear and harmonised pathway for infrastructure deployment, independent of national agendas (ACEA, BEUC, T&E joint letter 2021).

That being said, ACEA emphasised that this strategic infrastructure roll-out is a prerequisite to accelerate the uptake of ZEVs on European roads:

“The industry is ready to move ahead at a high ambition level, to reach the objectives of the European Green Deal, provided that we have enabling conditions”.

Analysis of Public affairs strategies

Inside lobbying

Official channels

When it comes to the direct engagement with EU institutions, all the interest groups have used the “official means” to take part in the discussion around the AFID. Accordingly, they participated in the open public consultation launched in April 2020 by the European Commission.

10 UPEI complained that electricity distributors tend to have a privileged access to the energy grid.

All the aforementioned stakeholders are active in the Sustainable Transport Forum (STF), an expert group set up by the European Commission in the framework of the AFID revision. Officially, it serves as a “platform for structural dialogue, exchange of technical knowledge, cooperation and coordination between Union Member States and relevant public and private stakeholders” (European Commission, 2021). Yet, interviewed stakeholders such as UPEI pointed out that this DG MOVE-led forum is chiefly used to assist the European Commission throughout the implementation phase.

Then, a few stakeholders were contacted by Ricardo, the consultancy in charge of the evaluation of the Directive on behalf of the European Commission. ePURE confirmed they reached out two times with 30-pages-long questionnaires as well as follow-up interviews in person or by phone. Their conversations were destined to ask what their expectations and grievances were and to give their inputs on the report that underpins the future revision of the AFID.

Informal contacts

Formal or informal meetings

Taking into account the step of the legislative procedure, interest groups mainly focused on the DG MOVE to exert their influence. During the policy formulation stage, the European Commission is the actor “holding the pen of the legislative proposal to come” to paraphrase one interest group representative. Therefore, lobbying endeavours were aimed at establishing first rounds of contacts with the relevant persons within the DG MOVE in order to convey their policy priorities with regards to the upcoming revision.

Drawing on interest groups’ rating of the importance of the AFID revision for their interests, the interest groups which were less interested, did not schedule *ad hoc* meetings with EU officials just to discuss their policy preferences. However, they did take the opportunity to discuss it in a wider context, when meetings with EU officials.

Apart from the DG MOVE who had the lead on this file, stakeholders also reached out to other DG in order to convey engage in a dialogue.

In that case, UPEI used the argument of “regulatory patchwork” in order to get in touch with relevant officials:

“Our lobbying was focused on "legislative coherence". We communicated on the fact that in the fuel sector, there is today a ‘regulatory patchwork’, in the sense that there are objectives that are written in different regulations and that are not always necessarily coherent. Even if the objective is the same, it is true that it is implemented in different ways. AFID is part of this in the sense that AFID promotes an infrastructure for alternative fuels, but they are not always promoted in the same way, according to the same definitions and the same metrics, in other regulations. We have been very active in raising this kind of inconsistency in the context of the preparation of the Fit-for-55 legislative package. This led us to discuss with other institutions, in particular DG CLIMA and DG TAXUD”.

Formal presentations or briefings

Albeit being predominantly focused on the EU executive, their engagement with the EU institutions were also targeted at the EU Parliament. Many interest groups have already established contacts with Members of Parliament who are especially interested in these issues.

According to UPEI, with these pre-emptive contacts:

“The idea was to give a briefing so that these MEPs understand the situation in the market today. Through our members, we know what is going on, we know how fuels infrastructure is deployed throughout Europe and the challenges it poses on the ground. It was more to familiarize them with these kinds of aspects in preparation for the upcoming legislative package”.

In doing so, stakeholders position themselves before the release of the legislative proposal, opening-up channels of communication and signalling in the meantime they have the expertise demanded by decision-makers.

Another lobbying technique favoured by interest groups relates to the use of non-binding legislative documents to use it as a leverage vis-à-vis of a MEP’s position. In that case, ePURE highlighted that:

“Typically, knowing that the European Commission, will come up with a proposal on the AFID. A year ago, it issued a communication on the state of infrastructure in transport, to which the European Parliament responded. All this has no legislative value, but it gives us an opportunity to discuss with an MEP and approach him or her by saying “you saw what the Commission said. Here is what we think. There is not much to do now, but I will get back to you in a year's time.” So, there you go, if you can get the parliamentary report, which has no legislative force, to say the right things. A year later, you come back and say, “remember you said that, now it's time to put it into action”.

Positions papers

As Hardacre and McLoughlin (2020, p. 62-63) recall, EU Public affairs strategies eventually come down to the robustness of interest groups’ position papers. This item is purposely put within the section pertaining to direct engagement, but could also be part of the indirect engagement, given that most of the position papers are usually openly shared. It is used as a tool for internal alignment and to put stakeholders’ position on the record.

Trade association

Throughout our empirical research, we had the chance to interview both one representative of the Automotive industry ACEA, and one representative of Car manufacturers, Volvo Car Corporation which is member of the abovementioned trade association.

When questioned about the added-value to join suchlike trade association, Volvo Car Corporation’s leader response was mixed. One the one hand, she did acknowledge the fact that joining a trade association was an advantage. As expressed earlier in the theoretical framework, this move enables “to add strengths to numbers”. As Volvo Car Corporation stressed:

“In general, ACEA allows us to manage more issues that we could not manage on our own. Indeed, there are the big files like AFID that are very politicized, very controversial, that will make a lot more noise. But there are also the smaller files, which are less visible, which are very regulated. There are all the things that happen in Geneva, which have a huge impact on the sector. Typically, we are much more aligned because the more regulatory and technical it becomes, the more likely it is that we will all have to add strengths to numbers and benefit from additional manpower and technical

expertise to deal with the same constraints. As a result, it allows us to have this covered by an association and to have a more important voice”.

Nevertheless, she also recognized that there were some disadvantages to be part of a trade association such as ACEA, notably pertaining to the common position to be found with fellow members of the association:

“This is the game of a trade association. The bigger it is and the more members it has, the more complicated it will be to reach a common denominator. It happens that the common denominator is the smallest possible. (..) In ACEA, dealing with PSA and Stellantis/Renault is not an easy task, especially when our position is more progressive. But we will make our voice heard”.

As a result, she concluded that it is up to every organisation to weigh-in the trade-offs between joining such a trade association or not, adding that ACEA still remains an added-value for Volvo Car Corporation’s lobbying activities in Brussels.

Consultancy support

In this section, we chose the Sustainable Mobility European Platform¹¹ as case study in order to assess the help consultancy support can provide in exerting an influence on the EU institutions in the framework of the AFID revision.

Drawing on stakeholders’ interviews, turning to consultancy support in the event of the release of an upcoming legislative package can be manifold. First and foremost, it gives access to a cluster of MEPs at the same time. Those contacts can be further developed bilaterally after the meeting.

Secondly, it is about the insights collected. As NGVA noted:

¹¹ An informal group of stakeholders involved in discussions with EU institutions ahead of the release of the Fit-for-55 legislative package, to be released on 14 July 2021. Being involved in the coordination of the Platform in the framework of our internship at Aliénor, it allowed us to have first-hand view on an informal group which are usually not disclosed closed to the general public.

“Sometimes, there are participants from the European Commission. At the stage of policy formulation, you can have an open and frank conversation with policy officers, which allows to have additional information compared to other associations, that we can in return share with our members”.

Eventually, the third point relies on the fact that the Platform harbours a “neutral approach” when it comes to technology. In other words, the other members of the platforms do not necessarily belong to the same technology and do not usually have the stream of thoughts. Therefore, it gives room for everyone to express its position.

As Volvo Car Corporation put it:

“It is always good to hear what they have to say. You always learn from it, and it could be useful in the future”.

However, members of the Platform all agreed on the fact that joining forces with other members was not a motivation behind this membership.

According to UPEI, which summarized it:

“This is because we have a lot of informal contacts with these associations outside of the Platform. We have regular contacts with most of the organisations, therefore it did not motivate our intention to join the platform”.

Eventually, it is important to remind that indeed leaning on consultancy support goes beyond the advantages identified by stakeholders involved. As highlighted within the theoretical framework, there are many more services that can be provided by Public affairs consultancies from monitoring, strategic advice to Public affairs strategies implementation. One could also argue that it depends on the type of contract signed between the different stakeholders and service-providers.

Coalition

In the framework of the AFID revision, one coalition retained our attention. On 11 February 2021, a ragtag group of stakeholders composed of ACEA, BEUC and T&E sent a joined letter to the EU Commission (President von der Leyen, Commissioner Valean) EU Parliament (Committee TRAN & ENVI) and Council (Permanent Representation of Portugal & Slovenia).

According to ACEA's representative, this is the first time that the Automotive industry has ever been associated with NGOs representing both EU consumers and electromobility. Taking into consideration their policy convergences, they decided to join forces despite being usually adamantly opposed on every file.

In that case, they even coordinated Public affairs strategies by meetings jointly relevant EU officials from the Commission, MEPs who might be eager to listen and civil servants from the different Permanent Representations of EU Members present in Brussels.

However, the participation of ACEA to this “unusual alliance” – as framed by T&E – raised doubts regarding the Automotive industry’s genuine rationale to join this coalition. Both BEUC and T&E raised concerns that this move might be just a mean to take advantage of the “good press” associated this coalition-building effort along with two NGOs defending the general interest.

Three elements support this idea. First, as expressed by BEUC, ACEA has already used this joint letter in their paper position on CO2 by turning their message into:

“Look, the environmental NGOs, the consumers and us, we have signed this letter to say that the most important condition of the CO2 standards is first the recharging infrastructure’. However, this is not what the letter says, so we also know that the political game will go that way”.

Secondly, T&E pointed out that ACEA had proposed completely unrealistic binding targets per Member state for the deployment of publicly accessible re-charging and re-fuelling points, amounting to a total of 6,000,000 in 2030. Instead, T&E came up with a more realistic proposal of setting binding targets per Member state of 1,000,000 in 2024 and 3,000,000, in 2029.

Thirdly, when discussing the set-up of this unusual coalition, ACEA representative brought to the fore the importance of “how the Automotive industry is perceived”, adding:

“I know that for a long time, we have had many excuses and we asked for some relief etc. I think now it is visible that it is changing a lot, also from other stakeholders”.

As a result, one could assume that ACEA’s move to team-up with NGOs representing EU consumers and the environment, is a “Public relations manoeuvre” aiming for a *de facto* quo status.

Outside lobbying

Despite a general consensus on the added-value brought by outside lobbying, one can show that it is not the most popular lobbying strategy used in the framework of the AFID revision.

On the one hand, it goes without saying that interest groups do make use of outside lobbying strategies. According to ePURE,

“No one can no longer save money on outside lobbying. (...) This form of engagement has become more and more important. In fact, to be a credible player, you have to be present now”.

If they do recognize political communication and social media campaigning as an integrated element of their lobbying strategies, they also point out the importance of having well-defined “public targets”. As ACEA put it:

“Shaping public opinion Europe-wide would be enormously costly. With a big question mark: does it work? Because you would have to target different nationalities? Public perception in the Netherlands is different than the one in Slovakia. So, this would be a campaign for billions of euros”.

Thus, due to language and cultural barriers as well as lack of financial resources, it is difficult to imagine interest groups starting a full-blown campaign aimed at influencing decision-makers via EU public opinions in the context of the AFID revision.

That is why interest groups chiefly stick to the Brussels bubble arena for their political communication endeavours. They do so via different channels: paid media, op-eds or weekly reports within online newspapers read by EU institutions and stakeholders (Euractiv, or Politico Europe); social media campaigning (Twitter, LinkedIn). This is used as a way to give visibility and to give a little bit of echo to important milestones that have been reached.

When trying to reach out above the EU ecosystem in Brussels, interest groups underline the importance to “identify who are the influencers” so that to have targeted political communication on key actors. For instance, as ACEA says:

“If the German association representing the car industry publishes a paper in a German Newspaper that interests the national government, then it will appear in the Brussels bubble”.

On the other hand, interest groups highlight that it is even more difficult to try to shape public opinion on an issue like AFID. As NGVA bluntly put it:

“It’s quite a dry topic. You cannot really generate a journalistic story and narrative around the Deployment of the Alternative Fuels Infrastructure Directive revision. That is why we usually use outside lobbying to celebrate some important milestones. In that case, you can create some visuals, you can provide somehow the trend, showing how the industry is growing. But besides this, the infrastructure *per se*, is functional to the vehicles”.

Along the same line, interest groups such as Volvo Car Corporation are aware that it would be difficult to start an EU-wide grassroot movement in favor of the Automotive industry:

“This is policy domain where it's hard to mobilize the public to go and fight our battles for us. (...) I'm not sure we have a great reputation. Even people who use their cars every day don't necessarily feel close to our industry”.

4.3.2 Main findings summary

	AF & Biofuel actors	Infrastructure providers	NGOs	Car manufacturers
EU's climate and environmental objectives	<p>Not in line with these objectives regarding two issues:</p> <p><u>How to define “0 emissions”.</u> Interest groups advocate for the Well-to-Wheel instead of the Tank-to-Wheel approach. The latter imposes a <i>de facto</i> breach to the technological neutrality approach of the AFID.</p> <p><u>“Do not neglect the existing car fleet”.</u> According to EU Commission estimations, in 2030, between 87 and 89% of the car fleet will be composed of cars containing ICEs. Therefore, AF and biofuels could be used to decrease GHG emissions for the transitional period.</p> <p>➔ Technological neutrality + “realistic” argument.</p>	<p><u>Broad alignment</u> with the EU's objectives laid forth in the European Green Deal to become climate neutral as of 2050.</p> <p>At the same time, stakeholders are also in line with objectives set out in the Sustainable and Smart Mobility Strategy to have 30 million ZEVs on EU roads by 2030 and that all vehicles - cars, coaches, vans and lorries - should be ZEVs by 2050.</p>		
Relevance for the AFID revision	<p><u>Not so important</u> (2, apart from NGVA)</p> <p>°Only interested in maintaining the current definition and its knock-on effects.</p>	<p><u>High</u> (from 8 to 9)</p> <p>°infrastructure must go hand in hand with an increase in demand.</p> <p>°EU Commission should set-up a level playing field for an open market of all fuel suppliers.</p> <p>➔ Technological neutrality</p>	<p><u>High</u> (from 8 to 10)</p> <p>°to focus on zero-emission technologies,</p> <p>°to turn AFID into Regulation rather than a Directive,</p> <p>°to extend the scope of the framework to areas operated by private players,</p> <p>°to set dedicated and binding infrastructure targets on European and member state level and</p> <p>°to end the current lack of transparency on pricing and facilitating seamless cross-border payments are among the key issues to tackle.</p> <p>➔ Strategic infrastructure roll-out is a prerequisite to accelerate the uptake of ZEVs. Both the industry and NGOs advocate for “enabling conditions”.</p>	

Public affairs strategies

Official means	<ul style="list-style-type: none"> ° Participation to the open public consultation on the revision of the AFID launched in April 2020 by the EU executive. ° Active involvement in the Sustainable Transport Forum (STF) - the platform for structural dialogue, exchange of technical knowledge, cooperation and coordination between Union Member States and relevant public and private stakeholders in the framework of the AFID revision. ° Feedback to Ricardo - the consultancy in charge of the evaluation of the Directive on behalf of the European Commission.
Informal contacts	<ul style="list-style-type: none"> ° No <i>ad hoc</i> meetings with DG MOVE, but discussions regarding the AFID revision took place in a wider context. <ul style="list-style-type: none"> ° Pre-emptive contacts with MEPs interested in this issue in order to present them their policy preferences. Using former non-binding parliamentary report as leverage in order to negotiate with MEPs when entering interinstitutional negotiation phase. <ul style="list-style-type: none"> ➔ Policy-relevant information ➔ Policy-relevant information ° Contacts with DG MOVE as well as DG CLIMA and TAXUD with the “legislative coherence” argument. Establishment of a contact to raise the attention on the fact that different regulations are not “promoted in the same way, according to the same definitions and the same metrics”. <ul style="list-style-type: none"> ➔ Policy-relevant information ° Briefings with MEPs in order to present the situation of the market today. Using first-hand data collected through their national members, to back their argument on the deployment of the infrastructure. <ul style="list-style-type: none"> ➔ Industry support
Position papers	<ul style="list-style-type: none"> ° Tool for internal alignment, to request meetings to present the organisation’s position and to put stakeholders’ position on the record.
Trade associations	<ul style="list-style-type: none"> ° ACEA enables to “add strengths to numbers” and benefit from additional manpower and technical expertise. Yet, trade association members can have a hard time finding a common position. “The bigger it is and the more members it has, the more complicated it will be to reach a common denominator”.

Consultancy support	<p>Single-case study: Sustainable Mobility European Platform</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Access to a cluster of MEPs at the same time. ◦ Information-gathering with insights from EU officials. ◦ “Neutral approach” when it comes to technology, which enables to map out the different positions/interests at stake of other interest groups in Brussels. <p>Yet, Members of the Platform agreed on the fact that joining forces with other members was not a motivation behind this membership.</p>
Coalition	<p>“Unusual coalition” composed of ACEA, BEUC and T&E</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Policy convergence of the three stakeholders on that file led to an alliance despite being usually adamantly opposed.
Outside lobbying	<p>Broad consensus to acknowledge outside lobbying’s added-value, but not in the framework of the AFID revision.</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ “To be a credible player, you have to be present now”. ◦ Brussel bubble is a realistic and cost-efficient target to echo messages destined to relevant officials and decision-makers. It can be done via different channels: paid media, op-eds or weekly reports within online newspapers read by EU institutions and stakeholders (Euractiv, or Politico Europe); social media campaigning (Twitter, LinkedIn). <p>However, stakeholders point out to the fact that</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ It is of paramount importance to define both “public targets” of political communication as well “who are the influencers” among the public opinion targeted. According to interviewees, starting a full-blown communication campaign to influence the entire EU public opinion would cost billions of euros. In addition, it would be hard to put in place given the cultural and linguistic barriers throughout the EU. ◦ It would be difficult to start grassroot movement around the AFID for two reasons, on the one hand AFID is a “quite dry topic” and on the other hand, it would be hard to believe that EU citizens would feel close enough to any stakeholders’ interest to mobilize anywhere in the EU.

4.3.3 *Ex Post Fit-for-55 package release*

AFID revision’s content

On 14th July 2021, the European Commission released its Fit-for-55 legislative package, aimed at making the EU's climate, energy, land use, transport and taxation policies fit for reducing net greenhouse gas emissions by at least 55% by 2030, compared to 1990 levels (European Commission, 2021). Amongst others was a proposal to revise the AFID.

Here are the main policy changes proposed by the EU executive:

- Turning the Alternative Fuels Infrastructure Directive into a Regulation.
- Mandatory national targets for the deployment of sufficient alternative fuels infrastructure in the Union, for road vehicles, vessels and stationary aircraft.
- Common technical specifications and requirements on user information, data provision and payment requirements for alternative fuels infrastructure.
- Rules for the national policy frameworks to be adopted by the Member States, including the deployment of alternative fuels infrastructure in areas where no mandatory Union wide targets are set and the reporting on the deployment of such infrastructure.
- No changes in the definition of Alternative fuels (Art. 2). The Ranking of the different Alternatives fuels still separates Renewables from Fossil fuels for a transitional phase.
- Mandatory targets for electric recharging infrastructure dedicated to light-duty vehicles. To that end, Member States shall ensure a minimum coverage of publicly accessible recharging points dedicated to light-duty vehicles on TEN-T network with a maximum distance of 60 km in-between them.
- Operators of recharging points shall, at the publicly accessible recharging points operated by them, provide end users with the possibility to recharge their electric vehicle on an ad hoc basis using a payment instrument that is widely used in the Union

Assessing interest groups' influence

When comparing the policy output of the legislative proposal, with policy preferences of the three different categories of interest groups¹², one can argue that the *ad hoc* “unusual alliance” between ACEA, BEUC and T&E has had the most influence – notably via coordinated meetings with the European Commission to advance their position – throughout the policy formulation stage.

Policy convergence between the policy preferences of this ragtag group of stakeholders – as stated within their joint letter – with the AFID revision proposal can be clearly established.

The aforementioned stakeholders advocated in favor of a stronger enforcement of the AFID in order to bolster “the roll-out of the necessary re-charging and hydrogen re-fuelling

¹² namely Alternative fuels and Biofuels actors (1); Infrastructure providers (2) ; Automotive industry and NGOs (3)

infrastructure suitable for zero-emission vehicles” (ACEA, BEUC, T&E Joint letter, 2021). As mentioned earlier, their main demands included *inter alia*:

- to focus on zero-emission technologies,
- to change AFID into Regulation rather than a Directive,
- to extend the scope of the framework to areas operated by private players,
- to set dedicated and binding infrastructure targets on European and member state level, to set adequate information for consumers to end the current lack of transparency on pricing and facilitating seamless cross-border payments are among the key issues to tackle.

That said, one can conclude that the coalition composed of ACEA, BEUC and T&E managed to gather the necessary amount of aggregated goods demanded by the EU Commission: relevant information, citizen support and economic power. In exchange, the EU executive has rewarded them with an influence in shaping the legislative proposal of the AFID.

On the one hand, both NGOs contributed with their experts in providing a methodology on how to calculate the mandatory binding infrastructure targets on European and Member state level (See Annex IV). Although the European Commission preferred not to choose this option, they still contributed with their policy expertise, therefore bringing policy-relevant information to the decision-makers at the appropriate step of the legislative procedure. Instead of setting binding targets per member state for the deployment of publicly accessible re-charging and re-fuelling points in 2024 and 2029, aiming to reach respectively 1,000,000 and 3,000,000, the EU executive rather chose to set a mandatory range along which TEN-T network recharging points should be found with a maximum distance of 60 km in-between them for EVs.

On the other hand, in their joint letter, they emphasised upfront that electric car purchases in the EU had soared last year, reaching 10.5% of sales (battery electric vehicle and plug-in hybrid vehicles). In doing so, they signaled to the EU institutions a political decision in favor of electromobility would be backed by citizen support.

Eventually, the presence of the association representing the Automotive industry, must have played a role as well. Until then, ACEA had been a fierce opponent of electromobility, playing “chicken and egg game” as ACEA representative framed it. However, by making this bold move and signaling a change their mindset, they strongly encouraged the EU institutions “to do

their part” and provide “enabling conditions” so that to enable the strategic roll-out of infrastructure required to accelerate the uptake of ZEVs and shift to electromobility.¹³

4.4 What next?

As highlighted above, the AFID revision is now entering within the “decision-making phase”. According to interviewees, this step is going to see surging lobbying efforts exerted towards both the European Parliament and the Council.

Indeed, it is now up to the two co-legislators to discuss the legislative proposal of the EU Commission before entering interinstitutional negotiations and trialogues.

In that context, interest groups interviewed all agreed to say that lobbying efforts will likely be two-folded. Primarily, they will focus on key MEPs in relevant Committees of the European Parliament (E.g., COM TRAN & COM ENVI). The choice of the MEPs will be linked with their nationality: using the national angle is much simpler to establish a contact and be listened to, mainly for languages and political representation reasons. For instance, Volvo Car Corporation will mainly target Belgian and Swedish MEPs, because they are the countries where the brand is the most implemented and where their production sites are located.

Similarly, interest groups will use their national members – either sister organizations or corporations implemented in one EU Member States – in order to get in touch with their national governments, depending on the country and its political configuration. Whereas as associations working in Brussels, the interest groups will take care of the different Permanent Representations in Brussels.

Drawing on models of economic voting, whereby electoral decisions are primarily driven by economic considerations, both MEPs and EU therefore have to cope with the interest of economically powerful actors and listen to the demands raised by their interest groups, if they seek for reelection.

¹³ Whether this move is a “Public relation stunt” aimed at enhancing their image towards both the general public and the EU institutions remains an open question.

Chapter 5: Conclusion

Understanding how and why some interest groups are able to influence decision-making in the European Union while others are not, lies at the heart of this academic research. Our study chiefly aimed at analysing the dialogue taking place between EU Transport & Mobility stakeholders and EU institutions in the framework of the Alternative Fuels Infrastructure Directive (AFID) revision, ahead of the release of the Fit-for-55 legislative package.

Concretely, this study had a two-folded objective that can be translated into two sub-questions. On the one hand, it aimed at identifying the lobbying techniques used by interest groups of the EU Transport & Mobility sectors in order to shape the final outcome of the legislative proposal during the policy formulation phase of the AFID revision. On the other hand, it aimed at assessing which interest groups were successful in influencing the EU institutions and where lied their strengths.

In order to answer these two sub-questions, we collected empirical data throughout a thorough analysis of interest groups' policy positions that were extracted from their submissions to the European Commission's open public consultation in the context of the AFID revision, their numerous positions papers, and most importantly, semi-directed interviews conducted with 9 relevant stakeholders of the EU Transport & Mobility sectors. The latter was intended to have a broad and cross-sectoral panel of interviewees so that to get an accurate and full picture of interests at stake in the context of this revision, deemed as the EU cornerstone to deliver an ambitious EU recharging infrastructure masterplan.

When it comes to the identification of lobbying strategies, we were able to identify lobbying patterns and segment advocacy strategies amongst interest groups (See section 4.3.2). What stands out is that, unsurprisingly, a correlation can be established between the importance an interest group attributes to a legislative development – the threat it represents to the organisation's interests – and the lobbying efforts undertaken to influence the policy at stake. In addition, data retrieved pertaining to lobbying activities show that interest groups do make use of a myriad of lobbying techniques. Ranging from inside lobbying, both direct (official means, informal contacts, position papers) and indirect (trade association, consultancy support, coalition-building) to outside lobbying. At this stage of the legislative process, available evidence indicates a concentration of lobbying efforts from interest groups on both the EU executive – “the actor holding the pen of the legislative proposal to come” – and interested

Members of Parliaments to establish pre-emptive contacts ahead of surging lobbying efforts during the decision-making phase.

Concerning the measurement of interest groups' influence, our empirical analysis shed light on the convergence of policy preferences of stakeholders of the "unusual coalition" composed of ACEA, BEUC and T&E. Based on the methodological approach called 'degree of preferences attainment', we came to the conclusion that the aforementioned ragtag group of stakeholders representing the automotive industry, EU consumers and electromobility has had the most influence on the legislative proposal final outcome. As a matter of fact, when comparing the ideal point of the policy preferences of the coalition with the EU Commission's revision proposal released on the 14th of July, the proximity of the two policy positions unequivocally translates an influence on the final legislative proposal.

What is more, taking into consideration the definition of lobbying in the European Union offered by Heike Klüver (2013) that lobbying is "an exchange relationship in which the European institutions trade influence for policy-relevant information, citizen support, and economic power", one can assume that this coalition gathered the most preeminent number of "demanded goods" by the EU executive. On the one hand, both NGOs contributed with their policy expertise in providing a sound and realistic methodology on how to calculate the mandatory binding infrastructure targets on European and Member state level (See Annex IV), therefore contributing to policy-relevant information. On the other hand, in their joint letter, they emphasised upfront that electric car purchases in the EU had soared last year, reaching 10.5% of sales (battery electric vehicle and plug-in hybrid vehicles). In doing so, they signalled to the EU institutions that a political decision in favour of electromobility would be backed by citizen support. Eventually, the implication of the association representing the automotive industry in such an alliance, must be understood by the EU institutions as a shifting position within the industry's mindset, thus encouraging the EU institutions "to do their part" and to provide "enabling conditions" so that to ensure the strategic roll-out of infrastructure required to accelerate the uptake of ZEVs and to shift to e-mobility.

5.1 Shortcomings and recommendations

Nevertheless, it is of paramount importance to discuss this research's shortcomings well as future recommendations.

Firstly, one could argue that this study could make use of additional empirical evidence in order to further support its empirical conclusions. As we stressed earlier, EU lobbying scholars have two other additional methodological approaches – “attributed influence” and “process-tracing method” – so that to assess interest groups’ influence. Yet, we were not able to do a cross-over empirical analysis of the data collected, respectively by time constraints and lack of methodological know-how. “Attributed influence” required the self-evaluation of interest groups so that to analyze how they rated their own lobbying efforts – an initiative in that sense was undertaken, however, only a few were able to respond in due time. Regarding “process-tracing method”, this methodological approach involves the mastering of technical program that we did not possess.

Then, by time constraints, once again, we decided to propose interviews to a dozen of interest groups’ representatives – resulting in 9 interviews – and to limit our study to the policy formulation phase for our empirical research. Yet, scholars could point out to a lack of completion in terms of data collected – not covering all stakeholders involved, e.g., synthetic fuels. But also, with regards to the completion of the entire legislative process. Indeed, for the sake of comparison with existing academic research, it would have been interesting to assess interest groups’ influence with the final output adopted at the end of the legislative process.

As two shortcomings were identified, we argue that this academic research can be seen as stepping stones to future research. To that end, we strongly recommend fellow colleagues to rely upon an expanded version of first-hand inputs collected from interest groups of EU Transport & Mobility sectors. But first and foremost, to go beyond an analysis focusing solely on the policy formulation phase, so that to assess their influence on the final policy outcome that shall be eventually published on the Official Journal of the EU. Last but not least, future research could also look at how institutions perceive the industrial stakeholders that approach them and their impacts.

Bibliography

- Documents analyzed

ACEA, BEUC, T&E. (2021). *Making the AFID fit for the EU Green Deal*. Joint letter.

Retrieved from:

<https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Joint%20letter%20T%26E%2C%20ACEA%2C%20BEUC.pdf>

BEUC. (2020). *Consumers at the centre of the drive to sustainability: BEUC's view on the European Green Deal*. Retrieved from: https://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2020-012_beuc_position_on_european_green_deal.pdf

Corporate Europe Observatory. (2011). *Cash-for-amendments scandal tip iceberg*. Brussels. Retrieved from: <https://corporateeurope.org/en/2011/03/cash-amendments-scandal-tip-iceberg>

Euractiv. (2014). *Ex-MEP to serve prison in 'cash-for-laws' scandal*. Retrieved from: <https://www.euractiv.com/section/future-eu/news/ex-mep-to-serve-prison-in-cash-for-laws-scandal/>

Euractiv. (2020). *EU to target 30 million electric cars by 2030*. Retrieved from: <https://www.euractiv.com/section/electric-cars/news/eu-to-target-30-million-electric-cars-by-2030-draft/>

Euractiv. (2021). *Plugging into the Green Deal: Europe needs charging infrastructure*. Retrieved from: <https://www.euractiv.com/section/electric-cars/opinion/plugging-into-the-green-deal-europe-needs-charging-infrastructure/>

European Alternative Fuels Observatory. (2020). *Alternative Fuels Infrastructure Attainment NPF Targets. Current attained percentage of the NPF targets*. Retrieved from: <https://www.eafo.eu/countries/european-union/23640/npf-targets-and-progress>

European Alternative Fuels Observatory. (2020). *Analysis: A look back at 10 years of Alternative Fuels cars in the EU (27)*. Retrieved from: <https://www.eafo.eu/sites/default/files/2020-03/20200331%20EAFO%20Analysis%20A%20look%20back%20at%2010%20years%20of%20Alternative%20Fuels%20cars%20in%20the%20EU.pdf>

European Commission. (2011). *Inter-institutional agreement on the transparency register. Agreement between the European Parliament and the European Commission on the establishment of the transparency register for organisations and self-employed individuals employed in EU policy-making and policy implementation*. Retrieved from: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-7-2011-0222_EN.pdf

European Commission. (2014). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Towards the broadest use of alternative fuels - an Action Plan on Alternative Fuels Infrastructure under Article 10(6) of Directive 2014/94/EU, including the assessment of national policy frameworks under Article 10(2) of Directive 2014/94/EU*. Retrieved from:

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs autres institutions/commission europeenne/com/2017/0652/COM COM\(2017\)0652_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs autres institutions/commission europeenne/com/2017/0652/COM COM(2017)0652_EN.pdf)

European Commission. (2014). *Directive 2014/94/EU of the European Parliament and the of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure of 22 October 2014*. Official Journal of the European Union. Retrieved from: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=EN>

European Commission. (2020). *Annexes to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*. Commission Work Programme 2021. A Union of vitality in a world of fragility. Retrieved from: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A91ce5c0f-12b6-11eb-9a54-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

European Commission. (2020). *Annexes to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. (SWD(2020) 331 final). Retrieved from: <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/com20200789-annex.pdf>

European Commission. (2020). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. (SWD(2020) 331 final). Retrieved from: <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/com20200789.pdf>

European Commission. (2020). *Commission Staff Working Document accompanying the document Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions*. Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future. (COM(2020) 789 final). Retrieved from: <https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/legislation/swd20200331.pdf>

European Commission. (2020). *State of the Art on Alternative Fuels Transport Systems in the European Union*. Update 2020. Retrieved from: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/fd62065c-7a0b-11ea-b75f-01aa75ed71a1>

European Commission. (2021). *Alternative Fuels Infrastructure - evaluation*. Retrieved from: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2111-Alternative-Fuels-Infrastructure-evaluation_en

European Commission. (2021). *Alternative Fuels Infrastructure – evaluation – Public consultation*. Retrieved from: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2111-Evaluation-of-the-Alternative-Fuels-Infrastructure-Directive/public-consultation_en

European Commission. (2021). *European Commission overview*. Retrieved from: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-commission_en

European Commission. (2021). *Clean transport, Urban transport*. Sustainable Transport Forum (STF). Retrieved from: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/stf_en

European Commission. (2021). *European Green Deal: Commission proposes transformation of EU economy and society to meet climate ambitions*. Press release. Retrieved from: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3541

European Commission. (2021). *Low-emission vehicles - improving the EU's refuelling/recharging infrastructure*. Retrieved from: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Low-emission-vehicles-improving-the-EU%20%99s-refuelling-recharging-infrastructure_en

European Commission. (2021). *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council*. Retrieved from: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf

European Commission. (2021). *70ème anniversaire du traité de Paris, instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier*. Retrieved from: https://ec.europa.eu/france/news/20210416/70_ans_traite_de_paris_fr

European Parliament. (2018). *European Parliament resolution of 25 October 2018 on deployment of infrastructure for alternative fuels in the European Union: time to act!* (2018/2023(INI)). Texts adopted. Retrieved from: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0438_EN.pdf

European Parliamentary Research Service. (2014). *Twenty years of co-legislation: from co-decision to ordinary legislative procedure*. Retrieved from: <https://epthinktank.eu/2014/03/04/twenty-years-of-co-legislation-from-co-decision-to-ordinary-legislative-procedure/>

European Trade Union Institute. (2018). *L'univers du lobbying européen à Bruxelles*. Retrieved from : <https://etui.org/fr/themes/sante-et-securite-conditions-de-travail/hesamag/cancer-et-travail-sortir-de-l-invisibilite/l-univers-du-lobbying-europeen-a-bruxelles>

Forbes. (2021). *Range Anxiety Is Very Real, New J.D. Power EVs Survey Finds*. Retrieved from: <https://www.forbes.com/wheels/news/range-anxiety-very-real-jd-power-evs-survey/>

Gmobility. (2021). *Well-to-Wheel – How to better understand it*. Retrieved from: <https://gmobility.eu/what-is-well-to-wheel/>

Le Monde. (2021). *La crise climatique s'aggrave partout, à des niveaux sans précédent, alerte le GIEC*. Retrieved from :https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/08/09/la-crise-climatique-s-aggrave-partout-a-des-niveaux-sans-precedent-alerte-le-giec_6090961_3244.html

Liquid Gas Europe. (2020). *Joint position on existing alternative fuels within the Sustainable and Smart Mobility Strategy*. Retrieved from: <https://www.liquidgaseurope.eu/news/jp-alternative-renewable-fuels>

NGVA Europe. (2019). *Going beyond Well-to-Wheel: Life Cycle Emissions*. Media Centre. Retrieved from: <https://www.ngva.eu/medias/going-beyond-well-to-wheel-life-cycle-emissions/>

Politico. (2021). *Eurocrats burn out under ‘insane’ Green Deal workload*. Retrieved from: <https://www.politico.eu/article/european-commission-green-deal-staff-burnout-workload/>

Ricardo. (2020). *Ricardo delivers major European report on the lifecycle impacts of road vehicles*. Retrieved from: <https://ricardo.com/news-and-media/news-and-press/ricardo-delivers-major-european-report-on-the-lifecycle-impacts-of-road-vehicles>

The Guardian. (2019). *A quiet revolution sweeps Europe as Greens become a political force*. Retrieved from: <https://www.theguardian.com/politics/2019/jun/02/european-parliament-election-green-parties-success>

- **Books**

Baumgartner, R., Berry, M. J., Hojnacki, M., Kimball, C. D., Leech, B. (2009). *Lobbying and Policy Change: Who Wins, Who Loses, and Why*. Chicago: University of Chicago Press.

Berry, M. J. (2004). “Voice and Access: Political Practices of European Interest Associations.” *European Union Politics* 5(2): 211–240.

Beyers, J. (2008). “Policy Issues, Organisational Format and the Political Strategies of Interest Organisations.” *West European Politics* 31(6): 1188–1211.

Broscheid, A., & Coen, D. (2003). Insider and outsider lobbying of the European Commission. An informational model of forum politics. *European Union Politics*, 4(2), pp.165-189.

Chalmers, A.W. (2013). Trading information for access: Informational lobbying strategies and interest group access to the European Union. *Journal of European Public Policy*, 20(1)39-58.

Dialer, D. & Ritcher, M., eds. (2019). *Lobbying the European Union: Strategies, Dynamics, and Trends*. Switzerland: Springer.

Dür, A. & De Bièvre, D. (2007). “Inclusion Without Influence? NGOs in European Trade Policy.” *Journal of Public Policy* 27(1): 79–101.

Dür, A. (2008). “Measuring Interest Group Influence in the EU: A Note on Methodology.” *European Union Politics* 9(4): 559–576.

Dür, A., & Mateo, G. (2013). Gaining access or going public? Interest group strategies in five European countries. *European Journal of Research*, 52(5), pp. 660-686.

Farnel, J. F. (1994). *Le lobbying. Stratégies et techniques d'intervention*. Les éditions d'organisation : Paris.

Greenwood, J. (2011). *Interest representation in the European Union*. London: Palgrave Macmillan.

Hardacre, A. (2020). How to Work with the EU institutions. A Practical Guide to Successful Public Affairs in the EU. London: John Harper Publishing.

Jarman, H. (2011). Collaboration and consultation: Functional representation in EU stakeholder dialogue. *Journal of the European integration*. 33(4), 385-399.

Jordan, G., & Mahoney, W. (2007). *Democracy and interests groups: Enhancing participation?* Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Klüver, H. (2013). Lobbying in the European Union. Interest Groups, Lobbying Coalitions, and Policy Change. Oxford University Press.

Kollman, K. (1998). *Outside lobbying: Public opinion and interest group strategies*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

Laidi. Z., (2008). *La norme sans la force. L'énigme de la puissance européenne*. Paris : Presses Science Po.

Mahoney, C. (2007). "Lobbying Success in the United States and the European Union." *Journal of Public Policy* 27(1): 35–56.

McGrath, C. (2005). Lobbying in Washington, London and Brussels: *The persuasive communication of political issues*, 26. New York: Edwin Mellen Press.

Shotton, P. A. (2019). Improving Interest Group Accountability. LogFrame: A Framework for Evaluating Lobbying Campaigns. pp.33-48. In: Dialer, D., & Ritcher, M., eds. (2019). *Lobbying the European Union: Strategies, Dynamics, and Trends*. Switzerland: Springer.

Annex I

Road transport overview

Road	Electricity (full BEV)	Hydrogen	Liquid biofuels	Natural gas & bio- methane (LNG, CNG)	E-fuels & e- gas	LPG & bio- LPG
Market readiness: vehicles on the road (EU)	Approx. 600,000 cars (plus 600,000 plug-in hybrids), 90,000 vans, 1,800 buses; trucks and coaches at pilot phase	Approx. 800 cars, 300 vans, 100 buses; trucks and coaches at pilot phase	Low blends used in most vehicles with no or limited modification. Up to 10,000 buses using high-blends.	Approx. 1.2 million cars, 130,000 vans, 20,000 buses / coaches and 24,000 trucks (19,000 CNG and 5,000 LNG)	Not currently on the market, but use is possible in most existing vehicles with limited or no modification	Approx. 8 million LPG vehicles on the EU market. Less than 500 LPG buses
Market readiness: fuel and refuelling / charging infrastructure	Infrastructure adequate for now, but not sufficient to cover expected expansion (at the end of 2018, approx.. 140,000 recharging points, incl. 15,000 fast recharging points)	Infrastructure limited but sufficient for existing fleet (at the end of 2018, there were 113 refuelling stations available in EU Member States, of which 59 in Germany).	Currently low production volume; could however be scaled up in the next decade. Can use existing infrastructure for diesel/petrol.	Infrastructure broadly available: "(at the end of 2018, approx. 3200 CNG refuelling points – especially in IT, DE, SE, CZ, NL – and approx. 150 LNG refuelling points – especially in ES, IT, FR, UK)."	Hardly any production volume currently. Scaling up would require significant technology development and investment. Can use existing infrastructure	Infrastructure broadly available (at the end of 2018, approx. 33,000 LPG refuelling points – especially in PL, DE, IT, BG, FR).
GHG emissions reductions (tailpipe)	Zero emission	Zero emission	Comparable to diesel/petrol	CNG: almost 22% compared to petrol and almost 8% in relation to diesel.	Comparable to diesel/petrol	Approximately 9% lower than petrol; 8% higher than diesel
GHG emissions (well-to-wheel) gCO_{2eq}/km	BEV 50 for current EU-mix, 0 if	FCEV 122 for electrolysis	Range: from 14 (FAME from waste feedstock) to 92 (HVO)	Range: from - 179 (CBG from manure feedstock with methane capture) to 126	Substantially higher emissions than diesel/petrol with current energy mix	Fossil LPG: 147; for bio-LPG: general trend of GHG emissions will follow the

	only additional renewable (wind) electricity is used	With current EU-mix, 79 for methane reforming, and 7 if only additional renewable (wind) electricity is used for electrolysis	from palm oil without methane capture)	(CNG from imported natural gas)	(more than 300); potentially lower (2-4) with future technological improvements and using only additional renewable electricity	GHG of the vegetable oil used (waste or new oil)
Scalability, limitations and opportunities	A high share of road transport electrification is possible with marginal increases in electricity generation, provided smart charging solutions are deployed.	High share of hydrogen in road transport would require expansion of electricity generation due to its relatively low efficiency of production. Rollout of infrastructure needed.	Depends on availability of sustainable feedstock and potential indirect land use change (ILUC) impact. Competition for limited resources with other modes (aviation).	Natural gas: scalable, but would bring limited emission reductions. Biomethane: potential production limited, and facing competing uses (heating, industry) and competing demand from other modes.	High share of e-fuels or e-gas in road transport would require a substantial expansion of electricity generation due to their low efficiency of production.	LPG production is scalable, but would not bring significant emission reductions. Very limited production of bio-LPG in the EU.

Reproduced from the European Commission's report 'State of the Art on Alternative Fuels Transport Systems in the European Union – Update 2020', February 2020 (p. 265).

Annex II

- French

1. BEUC – Robin Loos

Introduction

G : Bonjour, Guillaume Baudour, je vous remercie de prendre le temps de bien vouloir répondre à mes questions. Comme indiqué dans ma demande d'entretien, je suis étudiant au sein du programme EPAC - Executive Master in EU Public Affairs & Communication - à l'IHECS. En parallèle, je travaille chez Aliénor, une agence de consultance spécialisée dans les politiques européennes, notamment celle du transport.

Tout d'abord, pourriez-vous vous présenter ainsi que l'organisation que vous représentez ?

Contexte

G : Pour donner un peu de contexte en ce qui concerne la Directive AFI, celle-ci a été publiée au Journal Officiel de l'UE en 2014, avec une date de transposition dans les législations nationales en 2016. Cette Directive établit la règlementation standard sur la mise en place d'une infrastructure pour carburants alternatifs au sein de l'Union européenne, visant *in fine* à la décarbonisation du secteur du transport.

Afin d'y parvenir, cette Directive reposait sur la mise en place des cadres d'actions nationaux (CAP), devant être adoptés par les États membres. En 2017, soit un an après la date supposée transposition de ladite Directive au sein des législations nationales, la Commission a constaté au sein de son plan d'action, que le niveau d'ambition et l'implémentation de la Directive variait fortement au sein des différentes capitales.

Dans ce contexte, la Commission a décidé d'effectuer une révision de l'AFID, afin de parvenir aux nouveaux objectifs fixés au sein de Green Deal, visant à diminuer de 90% les émissions de CO2 du secteur du transport d'ici à 2050, mais également à avoir 30 millions de voitures zéro émissions sur les routes européennes, d'ici à 2030 et que tous les véhicules -voitures, cars, vans, poids lourds – le soient d'ici à 2050, comme indiqué au sein de la Sustainable and Smart Mobility Strategy, présenté en décembre dernier.

Puis-je vous demander quelle était la position de votre organisation avant la révision de l'AFID ? Comment votre organisation se positionne-t-elle par rapport à ces objectifs ?

G : Sur une échelle de 1 à 10, quelle importance accorderiez-vous à la révision de l'AFID pour les intérêts de votre organisation ?

R : 10, c'est très important pour nous.

Lobbying

G : Comment avez-vous engagé le dialogue avec les institutions européennes dans le cadre de cette révision (position paper, contacts informels, trade associations) ?

G : D'un point de vue institutionnel, quelles étaient les principales cibles de votre stratégie de lobbying/des campagnes de sensibilisation ? Comment définiriez-vous cette dernière ?

R : Nous avons eu des rendez-vous avec la DG MOVE de la Commission avec toute une série de points qu'on avait. Et puis il y a la partie lobbying public, ça fait partie de ces choses-là que l'on a fait avec T&E et ACEA, cela fait partie de ce qu'on raconte auprès des ministères nationaux.

Tout récemment, on a fait un tour de toutes les représentations permanentes aussi par rapport à ce sujet pour leur rappeler les mêmes messages. Nos membres agissent au niveau ministériel dans leurs pays, et puis évidemment il y a toute la partie au Parlement européen, où là on saisit un peu les opportunités qui se présentent. Il y a des députés avec lesquels on sait qu'on s'entendra bien, il y en a d'autres avec lesquels ce sera plus difficile. Mais par exemple le Parlement européen est en train de travailler sur son rapport d'initiative sur la Sustainable Smart Mobility Strategy. Là-dedans, on va proposer des amendements aux différents députés pour dire voilà, telle chose doit être importante etc. Et cela nous permet aussi d'établir le contact avec certains, de voir un peu quels seront les leaders au Parlement sur le sujet.

Donc voilà, il y a un peu de tout, après la spécificité de BEUC c'est qu'on défend des consommateurs, on ne parle pas seulement aux officiels de la Commission. Donc on a aussi des stratégies envers les médias, sur les réseaux sociaux pour aussi faire un peu plus de bruit. Mais dans l'ensemble voilà, on a un peu tiré partout où on le pouvait.

G : Justement, au sein de la littérature scientifique sur le lobbying, on en distingue deux types : le lobbying interne (entrer directement en contact avec les décideurs) ou externe (essayer de sensibiliser l'opinion publique afin que celui-ci ait en retour une influence sur les décideurs publics) ? Avez-vous privilégié cette seconde option chez BEUC ?

R : Oui bien sûr, c'est un point important de toutes les ONG, c'est de pouvoir faire du bruit au-delà des cénacles européens. Donc oui, c'est important sur les réseaux sociaux puisqu'on l'oublie assez souvent, **mais tout le monde est sur les réseaux sociaux**, c'est aussi les actions qui portent, des actions qui permettent de rappeler les priorités à tous les acteurs, ceux qui nous suivent et ceux qui ne nous suivent pas.

C'est un peu **prendre de la place pour que les messages restent dans les têtes**. Ça aide nos membres au niveau national qui ont aussi des demandes auprès de leur gouvernement nationaux qui sont censé mettre en œuvre ces directives et c'est important.

G : Selon vous, quelles sont les éléments principaux pour assurer le succès d'une campagne de lobbying ? Par exemple, se concentrer sur certains acteurs institutionnels, sur l'étape de la procédure législative où exercer cette influence ou alors tout est une question de ressources humaines et financières qui consacrées ?

R : Les **ressources** sont importantes, dans les ONG on n'a pas forcément des ressources infinies et ce n'est pas évident d'être sur tous les fronts tout le temps en permanence. Donc il faut un peu choisir ses batailles.

C'est pour ça que par exemple nous AFID, ça en est une et pour d'autre c'est peut-être moins important, mais d'une manière générale il y a plusieurs stades. Quand on promeut les messages principaux, ça doit tout de suite être dans l'unité responsable, et c'est eux qui doivent proposer l'idée, car si ce n'est même là, on ne l'aura pas après. Et puis au niveau politique, ça dépend des sujets. Pour être franc, sur AFID, nos priorités vont passer, on n'a pas dû batailler comme des dingues car nos messages ont été facilement pris en compte par l'unité, par la commissaire, par la DG.

Après il y a le gros sujet sur la façon dont la Commission va présenter ça. Mais pour le moment il y a les last minute touch, où on envoie des lettres au commissaire en disant « voilà c'est vraiment ça que l'on veut, il nous faut un règlement maintenant ».

On n'a pas encore rencontré la Commissaire Valean, donc oui c'est important de pouvoir remettre un coup politique. Mais étant donné que ce n'est pas le sujet pour le moment qui divise le plus, **il y a un gros consensus sur la part des parties prenantes**, en tout cas sur nos priorités. Je dirais que c'est un peu plus facile, il y a aura plus de **dangers sur le fait d'avoir des « bindings targets »**, qui sont le sujet principal mais on sait qu'elles vont arriver d'une façon ou d'une autre.

G : Ok. Donc, si je résume, il y a une « tendance au vert », et donc les idées passent plus facilement, maintenant reste à savoir s'ils vont aller là jusqu'où vous demandez, de faire que ce soit une régulation plutôt qu'une directive, ça c'est peut-être un peu plus compliqué.

R : Oui, après il faut faire attention, la « tendance au vert » c'est quelque chose que l'on voit très fort. On ne peut pas juste laisser les entreprises dire « ah oui on va le faire », ça ne peut pas passer car on sait très bien que de notre point de vue, de la régulation par les entreprises pour les entreprises n'a jamais fonctionné et c'est pour ça qu'il faut y aller.

Dans ce dossier-là disons tout le monde que tout le monde veut aller dans la même direction, en tout cas T&E, ACEA, mais on a des intérêts différents à y aller. ACEA vous dira qu'ils poussent pour développer les voitures électriques, donc la condition ce sont les infrastructures de recharge.

Nous on ne veut pas le voir comme ça. On ne peut pas lier les batailles comme ça car le risque c'est qu'avec en tout cas la position de l'ACEA, c'est de dire d'ici quelques mois « vous voyez bien, il n'y a pas assez d'ambition sur AFID, donc les standard CO2 pour les voitures il faudra lever le pied ».

T&E vous dira il faut y aller à fond parce qu'ils ont la position la plus ambitieuse sur tout. Nous, on est plus à dire, si on veut que les gens passent à l'électrique, il faut les infrastructures, mais ce n'est pas parce que les 2 dossiers sont discutés simultanément que l'un peut être moins ambitieux parce que l'autre l'est moins etc. Il ne peut pas y avoir de prérequis. Donc même si pour une fois il y a une sorte de consensus entre l'industrie, le consommateur et les ONGs environnementales, on reste vigilant sur les motivations de tout le monde. On sait très bien comment ça se passe une fois que les vraies discussions commencent.

G : Tout à l'heure, dans un entretien précédent, le représentant de T&E me confiait qu'ACEA avait fait une demande totale surdimensionnée lors de la rédaction de la position commune. Avec ce que vous me dites, ne pensez pas qu'ils veulent se « montrer vert », en disant « on est l'industrie, on fait un pas énorme vers vous », alors que derrière ils veulent un peu tuer le projet, en disant que ce n'est pas réalisable au final et que dans les faits ils joueront le statut quo ?

R : Oui c'est un peu une crainte. Disons qu'ils ont aussi utilisé cette lettre commune dans leur position paper sur CO2 déjà en tournant ce message-là « vous voyez les ONGs environnementales, les consommateurs et nous, nous avons signé cette lettre pour dire que la condition des standard CO2 plus importante c'est d'abord l'infrastructure de recharge ». Ce n'est pas ce qu'on dit dans la lettre, donc on sait aussi que le jeu politique ira dans ce sens-là.

Maintenant, sur ACEA ils ont un véritable besoin qu'AFID soit ambitieux ça c'est clair, parce qu'on va de plus en plus vers un marché automobile électrique et ils n'ont pas intérêt à ce que les gens n'en achètent pas. Donc sur ce dossier là ils vont toujours jouer le double jeu entre les directives et c'est un peu le sens. L'avantage et l'intérêt du paquet du 14 juillet c'est que tout va arriver en même temps et vous parlez tout à l'heure des ressources financières et humaines, moi je vais passer un chouette moment à galérer à tout lire pendant que l'ACEA sera 50 sur le dossier.

G : Oui je vois. Et est-ce vous, vous avez fait un travail en amont pour faire un « stakeholder mapping » pour voir avec qui vous pouviez monter une coalition, sachant qu'il y allait avoir la révision ? Au final, vous en avez fait une avec ACEA et T&E, mais est-ce que vous vous êtes dit que tous les biocarburants, LNG, LPG pouvait être une option ?

Eux veulent jouer le statut quo en disant « il y a une flotte existante aux ICEs. Nous on peut aider à assurer cette transition entre cette flotte existante, qui fonctionne grâce aux énergies fossiles, jusqu'à la flotte basée sur des voitures électriques ? Est-ce que c'était impossible de faire une alliance avec tout ce secteur-là ?

R : Avec le CNG, biofuel, etc. c'est compliqué car pour moi ils ont un intérêt à ce qu'AFID reste « technology neutral » et ne concentre pas sur l'électrique alors que nous ce n'est pas du tout ce qu'on veut.

Alors déjà de base c'est mal parti et ils jouent un double jeu sur le besoin de financement, sur la capacité de leurs solutions à décarboner. Donc non, c'était très compliqué de pouvoir arriver à un terrain d'entente, de même que c'est très compliqué à arriver à un terrain d'entente sur d'autres producteurs de fuel, que ce soit les fuels synthétiques ou autre. Pour nous il n'y a pas de raison économique et financière d'aller là pour des voitures particulières. Avec eux on savait très bien que ce serait impossible malgré le fait que dans certains états, qui sont des états membres de notre organisation car on a des consommateurs de ces états-là, il y a un certain point du C&G, LPG, et d'autre et don c'est vrai que pour certains c'est plus délicat mais ce n'était pas possible. Et pour le petit exemple, j'ai 29 ans, ça fait 27 ans qu'on me dit que le CNG c'est le futur, et pour autant je ne vois pas des bornes de CNG se développer partout et plus que l'électrique donc les priorités ne sont pas les mêmes.

Plateforme européenne pour une mobilité durable

G : Est-ce qu'ils vous ont contacté chez BEUC pour vous demander de rejoindre cette plateforme ?

R : Non, nous avons eu des contacts avec Fuels Europe, avec UPEI, mais avec eux directement non.

G : Est-ce que vous pensez que le fait d'être sur ce genre de plateforme aide à trouver des compromis ou des convergences sur le dossier AFID ? Et parallèlement à ça, votre collègue de chez T&E m'a dit qu'ils étaient sur une plateforme européenne de l'E-mobilité. Est-ce que chez BEUC vous êtes aussi membre ?

R : Non, BEUC n'est pas membre de la plateforme E-mobilité parce que de manière générale on n'est pas membre d'associations puisqu'on est déjà une association d'associations. On tient très fort à garder une indépendance par rapport à d'autres. On signe très peu de partenariats, de lettres communes. C'est pour ça que la lettre avec T&E et ACEA a fait pas mal de bruit, c'est parce que c'est rare de nous voir signer quelque chose.

Sur votre question est-ce que ça aide d'en faire partie, je ne sais pas. Le fait de faire partie d'une association qui regroupe beaucoup d'acteurs ça t'oblige déjà à présenter une position de compromis qui doit représenter les intérêts de tout le monde et ce n'est pas évident.

Je prends le parallèle l'association Charge Up, qui est l'association des opérateurs de recharge qui est aussi très active sur l'AFID. Dans leur position, il y a les opérateurs de mobilités, les IMSP et les CPO, les charge point operateurs qui sont 2 faces d'une même pièce, tu as besoin d'un contrat IMSP pour accéder à la bande de recharge et certains sont les deux. C'est le foutoir. Dans leurs positions, ils te parlent de « Roaming » entre les bandes de recharge, de moyens de paiements ad hoc, sans **jamais te dire la solution finale qu'ils proposent. Ils arrivent avec des propositions du style « le marché décidera qu'il faut laisser se développer telle ou telle possibilité**. Mais je ne suis pas certain que ce soit toujours le plus utile, c'est très important pour la visibilité publique et pour devenir un acteur du débat. Mais, je ne pense pas que **ce soit le plus efficace dès que les décisions politiques doivent se prendre**. Maintenant c'est mon avis, je ne suis pas certain que ce soit l'avis ultime mais on le remarque dans certains positionnements externes qui sont pris.

C'est la même chose avec l'ACEA, certains **constructeurs automobiles prennent des positions beaucoup plus ambitieuses sur l'électrique**, d'autres un peu moins et l'ACEA est entraîné de dire « peut-être qu'on pourra renforcer, peut-être que 2035 ce sera pas mal » et donc tu joues un peu en permanence.

2. ePURE – Emmanuel Desplechin

Introduction

G : Bonjour, Guillaume Baudour, je vous remercie de prendre le temps de bien vouloir répondre à mes questions. Comme indiqué dans ma demande d'entretien, je suis étudiant au sein du programme EPAC - Executive Master in EU Public Affairs & Communication - à l'IHECS. En parallèle, je travaille chez Aliénor, une agence de consultance spécialisée dans les politiques européennes, notamment celle du transport.

Tout d'abord, pourriez-vous nous présenter ainsi que l'organisation que vous représentez ?

E: Emmanuel Desplechin, Secrétaire Général d'ePURE, association des producteurs d'éthanol renouvelable en Europe. Un autre mot sympathique pour définir de l'alcool (de bouche 10%, 5% pour les cosmétiques, 5% pour le gel alcoolique et 80 % de notre production va dans les carburants. L'éthanol y est mélangé avec l'essence (10% qu'on trouve à la pompe) et également jusqu'à 85% dans un mélange appelé e85 (qui requiert une série adaptée ou de véhicule de série par des constructeurs agréés. Mon intérêt c'est donc la promotion de l'éthanol dans les politiques dites de l'énergie renouvelable et climatique au niveau européen avec comme axe, la directive énergie renouvelable, qui mandate l'utilisation d'énergie renouvelable et donc *de facto* d'énergie renouvelable, dans le secteur du transport routier.

Contexte

G : Pour donner un peu de contexte en ce qui concerne la Directive AFI, celle-ci a été publiée au Journal Officiel de l'UE en 2014, avec une date de transposition dans les législations nationales en 2016. Cette Directive établit la réglementation standard sur la mise en place d'une infrastructure pour carburants alternatifs au sein de l'Union européenne, visant *in fine* à la décarbonisation du secteur du transport.

Afin d'y parvenir, cette Directive reposait sur la mise en place des cadres d'actions nationaux (CAP), devant être adoptés par les États membres. En 2017, soit un an après la date supposée transposition de ladite Directive au sein des législations nationales, la Commission a constaté au sein de son plan d'action, que le niveau d'ambition et l'implémentation de la Directive variait fortement au sein des différentes capitales.

Dans ce contexte, la Commission a décidé d'effectuer une révision de l'AFID, afin de parvenir aux nouveaux objectifs fixés au sein de Green Deal, visant à diminuer de 90% les émissions de CO2 du secteur du transport d'ici à 2050, mais également à avoir 30 millions de voitures zéro émissions sur les routes européennes, d'ici à 2030 et que tous les véhicules -voitures, cars, vans, poids lourds – le soient d'ici à 2050, comme indiqué au sein de la Sustainable and Smart Mobility Strategy, présenté en décembre dernier.

Puis-je vous demander quelle était la position de votre organisation avant la révision de l'AFID ? Comment votre organisation se positionne-t-elle par rapport à ces objectifs ?

E : Vaste sujet. En ce qui concerne l'AFID, pour recentrer le débat, c'est juste une vaste blague. Mais bon, il faut bien occuper certaines personnes à la DG MOVE.

On va commencer par le cadre. Vous m'avez parlé du bel objectif de réduire de 90% les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 au sein du transport routier. N'oublions pas d'où on vient le secteur du transport est le seul secteur au sein de l'Union qui voit ses émissions continuer à s'accroître. Si mes chiffres sont bons, selon UNFPV (?), l'UE a vu ses émissions baisser par rapport à la date de référence qui est de 1990. Tandis que sur le secteur du transport on a un gain d'émissions d'à peu près 25%. DONC, avant de les réduire, il faut peut-être essayer d'éviter qu'elles s'accroissent. Ces beaux objectifs de 90%, ce n'est pas la première fois qu'on les voit. Ceux qui les fixent, ne seront pas là pour être jugés au moment où le jugement se fera.

Après, nous, on applaudit l'ambition. Maintenant, il faut s'en donner les moyens et il faut être pragmatique. Qu'il y ait une volonté **d'adresser le problème des émissions dans le transport à travers le prisme de l'électromobilité**, c'est acquis, c'est la direction politique qui est donnée. Très bien.

Maintenant, il y a plusieurs choses qui restent à voir. Vous me parlez de 30M de véhicules 0 émissions. Il n'y a aucun véhicules 0 émissions. C'est comme ça qu'on le voit nous. A partir du moment où on se **limite à faire des politiques sans pot d'échappements**, à partir du moment où une voiture n'a pas de pot d'échappements, forcément elle va être 0 émissions. Toutefois, ça ne veut pas dire qu'une voiture qui a un pot d'échappement ne pourra pas participer à l'effort de décarbonatation. Cela, ça implique, qu'on a un **parc automobile existant** et un parc automobile future.

Vous avez mentionnés la Sustainable Smart Mobility Strategy, **l'impact assessment qui est derrière, qui est le même mais plus approfondi de la climate target plan, prévoit quand même qu'en 2030, entre 87 et 89% du parc automobile, se fera avec des voitures contenant un moteur à combustion.** Il auront donc besoin d'un carburant liquide.

Notre premier angle d'attaque c'est celui-ci : électromobilité ? Très bien. En attendant, nous avons une responsabilité de décarboniser la flotte existante. Flotte qui constituera la majeure partie du parc existant en 2030. A moins que les perspectives d'une interdiction du moteur à

combustion se matérialisent -encore à voir-, ça reste encore au choix des véhicules que tout un chacun achète.

Alors, on peut me parler des chiffres exponentiels de croissance de vente des véhicules électriques, quand on parle de 0,0004% des véhicules sur le marché, c'est simple de faire 100% d'augmentation de vente en 1 an. Cela ne veut pas dire que ça fait énormément sur le marché.

Nous ce que l'on essaie de dire à la Commission -nos interlocuteurs de la DG Move, et pas seulement- très bien pour tout ce qui est de la promotion des futurs véhicules, qui souhaitent aller vers de l'électromobilité. On arrête de parler de véhicule 0 émissions. On fait une analyse complète du cycle de vie. Aussi bien pour eux que pour nous. On ne néglige pas l'importance du parc existant et futur automobile européen, avec des carburants liquides. Dans ce cadre-là, il vaut mieux doter les véhicules roulants en Europe, des meilleurs carburants possibles, des carburants qui réduisent les qui réduisent les émissions sans besoin immédiat de changer de véhicules et sans besoin de changer l'infrastructure.

Évidemment, dans le cadre de l'AFID, vous allez me dire qu'on a pas grand-chose à discuter puisqu'on discute de l'infrastructure. Donc nous ne requérons pas d'infrastructure supplémentaire. Quelques petits ajustements ici et là, parce que l'éthanol est un produit qui attire l'eau. Il faut donc faire attention dans les réservoirs dans stations essence à de petites choses telles que la corrosion. Il faudra peut-être changer un réservoir d'eau. Mais cela reste des changements mineurs, comparé au déploiement d'une infrastructure totalement nouvelle, qui est ce que l'AFID prétend.

Pourquoi je dis que c'est une vaste blague ? Parce que ça a donné des objectifs qui n'étaient absolument pas contraignant pour les EM. Donc tout le monde a dit, d'accord on va l'adopter, mais de toute façon, on n'a pas grand-chose à en faire. Si la Commission est sérieuse -et je pense que c'est son intention à l'origine- c'est de mettre des objectifs contraignants. Je pense que c'est la seule façon pour donner du poids à cette directive. Selon moi, celle-ci devrait devenir un règlement, si c'est vraiment ce que la Commission souhaite faire.

Voilà pour la « Big picture ».

Après au sein de l'AFID, il y a deux choses importantes.

La première c'est que l'AFID est la référence pour définir les carburants dit alternatifs. Ils font une liste avec les biocarburants mentionnés. Et après, ils ne parlent plus des biocarburants. Plus rien. Aucun article. Il n'y a plus aucune mention, à part une petite provision à laquelle on va revenir. Toutefois, ça reste important, car si une autre directive ou un autre règlement faire référence à la définition dans les carburants alternatifs, elle va prendre la référence faite dans l'AFID. Typiquement, lorsqu'on parle de biocarburants ou de carburants alternatifs dans la RED ou Taxonomy, ou les aides d'Etat, il faut absolument que cette définition-là soit inclue. Ca c'est important pour nous.

La deuxième provision pour nous, qui soit la seule qui pour moi ait été un succès dans l'AFID. C'est l'article sur l'information au consommateur. Dans notre cas, on pouvait mettre des biocarburants, ou du bioessence, pour mes amis du biodiesel, sans obligation d'informer le consommateur. Depuis l'AFID, qui s'est calqué sur le modèle français, c'est de s'assurer qu'on a les mêmes labels à la pompe et dans le petit carnet qui accompagne le véhicule pour s'assurer

que les gens voient bien un petit logo avec le disque. De cette manière, ils savent que leur véhicule est compatible. Ça pour moi, ça a été vraiment une réussite.

Ça peut paraître un peu idiot, mais lorsqu'on introduit un nouveau carburant ou un carburant avec une plus haute teneur en biocarburant, si des consommateurs sont dans le doute, avec la compatibilité du véhicule, par souci de précaution, surtout en Allemagne où la voiture est un membre à part entière de la famille, ils ne vont pas prendre le risque. Cela c'était particulièrement important pour nous.

G : Sur une échelle de 1 à 10, quelle importance accordez-vous à la révision de l'AFID pour les intérêts de votre organisation ?

E : 2. Nous on a souhaité mettre des dispositions importantes pour les biocarburants dans le cadre de l'AFID. Notamment tout ce que je vous ai dit concernant le peu de besoin d'infrastructure en ce qui concerne les carburants à faible teneur en biocarburant. Typiquement, c'est ce qu'eux disent, parce que cela va dans les pompes existantes, cela nécessite des ajustements minimes.

Par contre, on a également des biocarburants avec des plus hautes teneurs, comme l'E85, qui lui requiert un véhicule adapté/homologué et une pompe qui lui est dédiée. Par contre, c'est exponentiel les questions liées à la corrosion, donc il lui faudrait un réservoir (au sein des pompes) qui lui est dédié.

Donc, à partir du moment où les biocarburants y étaient inclus dans le scope de l'AFID, on a souhaité dire, tout ce que vous voulez faire pour les véhicules électriques, c'est très bien. Mais Pourquoi n'y a-t-il pas également des mesures de promotion des biocarburants qui sont listés dans le scope de la directive ? On nous a répondu, pour les biocarburants, vous avez déjà la directive énergie renouvelable (RED). Ce à quoi j'ai répondu, mais pourquoi l'électricité a également des dispositions dans RED ? Et la discussion s'est arrêtée là. Donc voilà, à partir du moment où nous a bien fait comprendre que l'AFID n'est pas faite pour nous, on en prend acte. On aurait souhaité qu'il en soit autrement, mais je ne vais pas perdre mon temps sur ces dossiers-là.

Lobbying

G : Comment avez-vous engagé le dialogue avec les institutions européennes dans le cadre de cette révision (position paper, contacts informels, trade associations) ?

Alors, j'ai dû retourner dans mon « activity report ». Il me semble qu'il y a eu une consultation publique sur l'AFID, à laquelle nous avons répondu. Par la suite, nous avons également adopté une position commune avec d'autres organisations qui partagent notre souci de voir la définition des carburants alternatifs inchangée (EBB, UPEI, LiquidGas Europe, et même ACEA). Nous sommes allés au salon de l'auto il y a 1 an et demi, pour faire la petite photo et signer la déclaration formellement, et on a fait un petit op-ed dans Euractiv, qui reprenait en substance ce que nous avions signés. Ensuite, nous avons été approché par RICARDO, l'association qui s'occupe de l'évaluation de la directive pour le compte de la Commission européenne, avec bien entendu, l'intention d'informer sa possible révision. Nous avons eu 2x des questions de +- 30 pages, ainsi que des follow-up interviews en personne ou par téléphone, pour savoir quels étaient nos attentes/grieves, pour donner nos inputs du rapport qui sous-tend le rapport de la future révision de l'AFID. Et puis dernièrement, avec votre employeur actuel, Aliénor, la plateforme européenne pour une mobilité durable, a organisé en février 2021, un évènement sur

l'AFID. Je leur ai dit la même chose. D'une part, l'importance de maintenir la définition sur les carburants alternatifs en l'état et de faire quelque chose pour les carburants ayant une haute teneur en biocarburants.

Maintenant, lorsque l'AFID va sortir, je vais l'analyser, voir s'il y a des choses qui m'embêtent. Dans ce cas-là, il va peut-être falloir agir. S'il n'y a rien qui m'embête, je vais me concentrer sur les 10 autres dossiers qui vont sortir le 14 juillet et qui seront nettement plus important pour moi.

- D'un point de vue institutionnel, quelles étaient les principales cibles de votre stratégie de lobbying/des campagnes de sensibilisation ? Comment définiriez-vous cette dernière ?

A ce stade, ça a surtout été la Commission européenne. « **Ceux qui tiennent le stylo pour rédiger la proposition à venir** ».

Après, encore une fois, il n'y a pas eu formellement de position paper de ePURE sur l'AFID. On est trop petits dans le cadre de l'AFID pour avoir une influence, c'est pour ça qu'on l'a fait avec LPG Europe, UPEI etc. et cette position paper a été envoyée à la Commission européenne.

Dans le cadre des autres dossiers qui nous intéressent, on parle également à la DG Move. Donc on va leur dire, je viens vous parler des autres dossiers. Car je sais que vous allez être consultés et que c'est de votre ressort, voilà ce que nous pensons de l'AFID.

Ensuite, un petit peu aux parlementaires européens, mais ça c'est surtout grâce à la plateforme européenne pour une mobilité durable. A ce stade-ci, je n'ai pas fait un « outreach spécifique aux parlementaires » dans le cadre de l'AFID.

G : Ce sera donc dans un second temps, une fois que la révision de l'AFID est publiée ?

E : Si quelque chose m'inquiète, ou qu'il y a une opportunité.

G : Au sein de la littérature scientifique sur le lobbying, on en distingue deux types : le lobbying interne (entrer directement en contact avec les décideurs) ou externe (essayer de sensibiliser l'opinion publique afin que celui-ci ait en retour une influence sur les décideurs publics) ? Avez-vous privilégié cette seconde option chez ePURE ?

E : Oui, le lobbying externe est très important. Surtout avec le COVID, ça a été sur les réseaux sociaux. Tout ce qui est Twitter énormément, LinkedIn aussi. Pour identifier les personnes d'importance et suivre les dialogues qui s'y tiennent. Rebondir, publier nous-même, et répondre aux commentaires -qui ne sont pas toujours agréables- qu'on peut recevoir sur les réseaux sociaux.

Cette forme d'engagement-là est devenue de plus en plus importante. En fait, pour être un acteur crédible, il faut être présent maintenant. C'est bien d'avoir un contact au sein de la Commission européenne, mais il faut également engager le dialogue et être présent sur la place publique. Dans ce cadre-là, on a un partenariat avec Euractiv. Ce partenariat, ce n'est pas forcément ce qui nous permet de publier un op-ed. ça, on le paie de façon spontanée. On leur envoie, et on demande voilà, qu'est-ce que vous en pensez ? ça leur plaît donc, il le publient.

De manière plus proactive, nous avons des « weekly report », des évènements avec Euractiv. On fait également ça avec Politico Europe. On s'engage sur une semaine avec eux. Donc pendant 1 semaine, si vous allez sur la section énergie et climat, il y a du ePURE partout, pour essayer d'amener le trafic vers notre site web ou notre compte Twitter, donc pour gagner en audience.

On ne peut plus faire d'économie.

G : Je comprends bien. Donc, cette communication externe est à destination du grand public ou alors de cette bulle européenne, pour que cette dernière voit qu'on est présent ?

E : C'est à 90% pour l'écosystème bruxellois et les décideurs publiques. D'ailleurs, il existe des outils spéciaux sur Twitter, qui permettent de cibler les personnes qu'on souhaite atteindre. Sinon, on va se retrouver avec un Monsieur lambda en Slovénie, et je ne pense pas qu'il puisse faire quelque chose pour moi. Donc voilà, le plus souvent c'est à destination de Bruxelles. De temps en temps, on cible également les capitales européennes, mais c'est beaucoup plus difficile de faire un ciblage plus spécifié. Véritablement, c'est l'écosystème bruxellois : Commission, parties prenantes concernées, etc.

Après, on a aussi de la communication externe. Si vous allez sur le site d'ePURE, vous allez voir, ça « vomit de la politique ». Il n'y a que des position papers, tout est écrit en termes techniques et utilise du jargon bruxellois. Déjà tout est en anglais, donc il faut d'office parler l'anglais. Donc ça ne s'adresse pas à Monsieur et Madame tout le monde. Ils vont peut-être comprendre ce que c'est l'éthanol, puis c'est tout. C'est vraiment mis à disposition de l'écosystème.

Par contre, on ressent le besoin d'éduquer le grand public sur d'autres sujets. Par exemple, il y a 'ethanol facts', où on tient un dialogue accessible et éducatif. Sans rentrer dans le jargon européen de Green Deal etc.

Spécifiquement, puisque c'est important pour l'AFID, on a fait un site sur l'E10, le carburant avec 10% d'éthanol. Là on l'a traduit dans plusieurs langues. On a tiré un leaflet qu'on a traduit dans presque toutes les langues européennes. C'était mis à disposition des associations nationales pour qu'ils fassent ce travail d'éducation, au moment où le carburant allait arriver sur le marché.

G : Selon vous, quelles sont les éléments principaux pour assurer le succès d'une campagne de lobbying? Par exemple, se concentrer sur certains acteurs institutionnels, sur l'étape de la procédure législative où exercer cette influence ou alors tout est une question de ressources humaines et financières qui consacrées ?

E : Déjà il faut avoir les bons arguments (rires). On ne peut pas vendre tout et n'importe quoi. Après, je dirais le faire **au bon moment et avec les bonnes personnes** : en amont auprès de la Commission européenne, lorsqu'on sait qu'une proposition de directive est publiée, par rapport au document final qui est publié sur le journal officiel de l'UE, il doit rester entre 85 et 90%. Donc voilà, vous avez déjà 90% du travail qui est fait lorsque la proposition de la Commission est correcte.

Après si une proposition de la Commission est très mauvaise, alors là, les ressources humaines et financières vont avoir un impact. C'est ce qu'il nous est arrivé il y a 3 ans, lorsque la

proposition de la Commission souhaitait diminuer progressivement la pénétration des biocarburants dans le mix énergétique. Là il a fallu mettre les gens sur le pont.

Au niveau financier, je ne dirais pas que c'est le plus important. Oui, c'est intéressant si je peux mettre 10.000€ pour faire partie de la plateforme européenne pour une mobilité durable. Ce n'est pas trop cher.

Le plus important c'est d'avoir établi des contacts et d'avoir une articulation qui soit suffisamment articulée, qui arrive au bon moment auprès du décideur politique et qui va l'aider à résoudre un problème.

Je prends l'exemple du dernier évènement de la plateforme, où on nous donne la parole pour nous exprimer pendant 3 minutes et dire ce qu'on en pense. Les députés écoutent ou n'écoulent pas. Bon. Mais par exemple, je prends l'exemple de l'Eurodéputé co-host, qui s'est prononcé en faveur des bio-carburants, sans dire en quoi, sans dire comment. Qu'est-ce je vais faire là-dessus ? Au moment où il y aura un dossier sur le sujet, je vais revenir vers lui. Je vais lui dire « vous avez dit que vous souhaitez soutenir les biocarburants », et je vais lui proposer de placer un amendement déjà écrit, sur lequel il n'aura plus qu'à mettre son nom. Donc voilà, il faut avoir établi le contact au préalable. Tout l'argent du monde ne peut pas établir ce contact.

Ce que j'aime beaucoup faire, puisque vous êtes dans cette optique de savoir comment s'articule le lobbying, c'est de prendre le dossier précédent au dossier qui m'intéresse. Typiquement, la commission européenne, on sait qu'elle va venir avec une proposition sur l'AFID Il y a un an, elle a sorti une communication sur l'état des infrastructures, auquel le Parlement européen répond. Tout ça n'a aucune valeur législative, mais ça nous donne l'opportunité d'aller « ferrailler le poisson » et discuter avec un député en disant « vous a vu ce que la Commission a dit. Voilà ce qu'on en pense. Pas grand-chose à faire maintenant mais je vais revenir vers vous d'ici un an ». Donc voilà, si vous arrivez à faire en sorte que le rapport du Parlement, qui n'a pas de force législative, arrive à dire les bonnes choses. Un an plus tard, vous revenez en disant « vous vous souvenez vous avez dit ça, et bien maintenant c'est le temps de le mettre en action ». Pour moi c'est ce qui fonctionne le mieux.

G : Dernière question par rapport au lobbying, j'imagine que vous avez des membres nationaux – notamment en France –, est-ce que vous les utilisez comme levier pour contacter les capitales européennes ? Est-ce que vous en tant qu'association qui les fédère au niveau européen, vous allez directement contacter les Représentations Permanentées des différents États Membres, en disant « il faut prendre en compte notre avis car le marché est énorme et cela pourrait impacter les consommateurs nationaux ? »

E : Nous avons la particularité chez ePURE que nous ne sommes pas une fédération d'association nationales. J'ai au sein de mon conseil d'administration des entreprises. Par contre, on essaie d'associer au maximum les associations nationales là où elles existent. Ce que j'ai fait depuis que je suis Secrétaire Général, c'est que j'étoffe mon réseau dans les États Membres, en fonction du pays et de la configuration, cela va être soit l'association nationale. C'est le cas de la France, car elle est puissante et qu'ils savent travailler. Soit ça va être un pays de production avec une unité donnée. Ça va être typiquement en Hongrie, où on a un membre producteur et ce sera lui mon interlocuteur. On va lui dire « voilà tout ce qu'il faut raconter à ton administration hongroise. » On leur prémâche le travail et eux vont raconter tout ce qu'on leur explique et comment ils doivent le faire. Ensuite, effectivement comme vous l'avez bien

dit, eux s'occupent des capitales, tandis que nous nous chargeons des Représentations Permanentes à Bruxelles.

Plateforme européenne pour une mobilité durable

G : Donc, chez ePURE vous faites partie de cette plateforme. Quelle est la valeur ajoutée de rejoindre un tel groupe informel ? Que cherchiez-vous principalement en y adhérant ?

La question est très juste car généralement, j'estime que je ne **dois pas payer mon accès aux parlementaires.** Je dois faire mon travail en amont et c'est tout. Ils sont venus avec une proposition bien ficelée et des accès à des parlementaires qui faisaient **partie de mon « tier 2 » et « tier 3 ».** C'est-à-dire des eurodéputés qui ne sont pas actifs sur les sujets les plus importants pour moi, mais qu'il fait quand même que je surveille. **Si j'ai un problème sur ces sujets-là je vais être particulièrement démunis.**

S'ils étaient venus me voir en disant, on peut vous aider sur la directive RED II, je leur aurais dit. Merci mais je connais mon travail et je sais ce que j'ai à faire. Là ça reste des dossiers semi-importants, auquel j'ai un accès plus facile.

Après, j'y suis allé avec une discussion au préalable avec les partenaires du « joint statement » de UPEI, Liquid Gas Europe etc. On s'est mis d'accord sur le fait que cette plateforme serait un bon moyen pour discuter, entre parties prenantes du secteur des carburants alternatifs et autres. Tout en sachant que je suis confortable avec leur message et avec lesquels nous avons passé un « pacte ». Donc voilà, à partir du moment où ils ne m'attaquent pas, je ne les attaque pas.

Par ailleurs, la plateforme est à l'écoute des demandes. Je leur avais fait part de mon intérêt pour le prix du carbone dans le transport du secteur. Ils ont fait un évènement assez bien ficellé avec la présence d'un représentant de la Commission, qui pour une fois, disait quelque chose (rires). Qui n'était pas simplement là pour dire, nous allons faire quelque chose. Oui je sais lire les communications (rires).

C'est un véhicule de plus sur un sujet par forcément primordial pour moi, mais qui reste important. Cela me permet « d'outsourcer » une partie du travail que j'aurais pu/dû faire.

3. T&E – Lucien Mathieu

Introduction

G : Bonjour, Guillaume Baudour, je vous remercie de prendre le temps de bien vouloir répondre à mes questions. Comme indiqué dans ma demande d'entretien, je suis étudiant au sein du programme EPAC - Executive Master in EU Public Affairs & Communication - à l'IHECS. En parallèle, je travaille chez Aliénor, une agence de consultance spécialisée dans les politiques européennes, notamment celle du transport.

Tout d'abord, pourriez-vous nous présenter ainsi que l'organisation que vous représentez ?

L : Bonjour, Lucien Mathieu, cela fait plus de 3 ans que je travaille chez T&E. Au sein de T&E, je suis en charge de tout ce qui est analyse de véhicule routier, ça couvre les voitures, camions, camionnettes etc. Au sein de ça, je travaille principalement sur les questions de mobilité

électrique et toutes les analyses par rapport à ça, que ce soit les analyses de coûts, d'impact environnemental.

Un gros morceau c'est les régulations CO2 européennes, donc les normes des émissions CO2 imposées aux constructeurs sur la vente des voitures, camions, camionnettes etc. l'outil très important pour décarboner les ventes de véhicules routiers et également le dernier sujet très important sur lequel je travaille c'est la révision de la directive AFID donc sur les infrastructures de carburant alternatif et qui sera révisée le 14 juillet par la commission et qui est la loi européenne sur ces questions-là.

Et puis T&E on est une fédération d'ONG environnementale, on a une soixante de membres qui sont des ONGs environnementales dans une bonne vingtaine de pays. Donc, on travaille sur ce qui est législations européennes principalement, mais aussi sur les législations nationales puisqu'on a maintenant 6 bureaux nationaux donc avec des équipes dans les capitales : en France, Espagne, Angleterre, Pologne et Italie. On fait du plaidoyer, moi je fais partie de ceux qui ont une formation plutôt technique et donc qui font pas mal de d'analyse, de recherches, des rapports. Après, il y a mes collègues qui font plus le lobbying donc aller voir et rencontrer les institutions européennes que ce soit le Parlement, la Commission ou le Conseil.

Contexte

G : Pour donner un peu de contexte en ce qui concerne la Directive AFI, celle-ci a été publiée au Journal Officiel de l'UE en 2014, avec une date de transposition dans les législations nationales en 2016. Cette Directive établit la règlementation standard sur la mise en place d'une infrastructure pour carburants alternatifs au sein de l'Union européenne, visant *in fine* à la décarbonisation du secteur du transport.

Afin d'y parvenir, cette Directive reposait sur la mise en place des cadres d'actions nationaux (CAP), devant être adoptés par les États membres. En 2017, soit un an après la date supposée transposition de ladite Directive au sein des législations nationales, la Commission a constaté au sein de son plan d'action, que le niveau d'ambition et l'implémentation de la Directive variait fortement au sein des différentes capitales.

Dans ce contexte, la Commission a décidé d'effectuer une révision de l'AFID, afin de parvenir aux nouveaux objectifs fixés au sein de Green Deal, visant à diminuer de 90% les émissions de CO2 du secteur du transport d'ici à 2050, mais également à avoir 30 millions de voitures zéro émissions sur les routes européennes, d'ici à 2030 et que tous les véhicules -voitures, cars, vans, poids lourds – le soient d'ici à 2050, comme indiqué au sein de la Sustainable and Smart Mobility Strategy, présenté en décembre dernier.

G : Puis-je vous demander quelle était la position de votre organisation avant la révision de l'AFID ? Comment votre organisation se positionne-t-elle par rapport à ces objectifs ?

C'est le travail de T&E. Si je me concentre sur le transport des voitures légères, passagères, disons que quand on parle de décarbonisation des voitures, le principal levier c'est les standards d'émission de CO2. Ce sont les normes d'émission qui sont imposées aux constructeurs. A ce niveau-là on voit l'efficacité des mécanismes.

L'année dernière en 2020, pour la première fois il y avait des objectifs un peu plus contraignants et ce qui a fait que du jour au lendemain les émissions des voitures neuves ont soudainement

baissé, principalement dû à la vente de voitures électriques. Donc, on est passé de 3% en 2019 à plus de 10% en 2020. Donc en partant de ce constat là, ce qu'il convient de faire pour atteindre 0 émission, que la flotte des voitures soit de 0 émission en 2050. Puisque c'est ça que l'on vise. Les voitures il n'y a pas de doutes, il faut qu'elles soient à 0 pour donner un peu plus de marge de manœuvre à l'aviation et au transport maritime même si eux aussi peuvent atteindre 0 mais ça c'est une autre question. On part de ce principe-là, qu'on prend en compte le fait que l'âge moyen de départ à la casse de la voiture c'est 15 ans. Donc ça voudrait dire qu'en 2035 au plus tard, il faut que toutes les ventes de voitures soient 100% sans émission, des voitures électriques à batterie.

Ça permettra naturellement en 2050 d'avoir quasiment aucun véhicule thermique sur la route. L'objectif c'est d'atteindre ce 100% de véhicules électriques en 2035 et pour ça il y a un mécanisme au niveau européen qui est très bien conçu et qui est les normes d'émissions de CO2. Il convient de voir où on se situe par rapport à ce mécanisme-là. Toute augmentation d'ambition est bonne à prendre d'un point de vue climatique. Fort heureusement, ces normes CO2 vont être revues, avec une proposition de la commission le 14 juillet avec la directive AFID et les objectifs vont être augmentés.

Nous ce qu'on prévoit c'est, vu l'objectif de 0 gramme de CO2 en 2035 et éliminer les véhicules thermiques en Europe à partir de 2035, et avoir un objectif en 2030 qui est d'au moins -65% d'émissions de CO2 donc ce sont les objectifs qui sont par rapport à une référence de 2021 et puis on calcule les % de réduction de CO2. Atteindre 0 gramme de CO2 en 2035 ça veut dire 100% de réduction. Donc au moins 65% de réduction en 2035 mais il est important de ne pas viser que 2035 et avoir plus des objectifs courts termes pour éviter que les constructeurs fassent tous les efforts à la fin de 2020. L'objectif actuel est de 15% de réduction, il faut passer ensuite à 25% et avoir un intermédiaire entre 2025 et 2030 de -40%. Ça permet d'avoir une trajectoire que les constructeurs doivent suivre et qui permettra à l'industrie en termes de visibilité et une certaine forme de certitude à l'industrie automobile mais aussi à toutes les industries qui touchent de près ou de loin à la chaîne de valeur de la mobilité électrique pour se préparer à cette transition assez rapide, qui va demander énormément d'efforts notamment sur les emplois, pour reformer les travailleurs dans la chaîne de valeur des véhicules thermiques et accompagner cette transition de la meilleure façon. Ça c'est le cadre très général de comment on peut décarboner les voitures et si on réfléchit aux camions, camionnettes, c'est très similaire.

Ce qu'on recherche de cette directive AFID **c'est d'avoir un cadre harmonisé car le marché est assez fragmenté, on appelle à ce que cette directive devienne un règlement**. Parce que ça permet d'éviter 2 années de transitions. Encore une fois, le cadre n'est pas vraiment bien conçu. En 2013 quand ça a été discuté, il n'y avait que quelques modèles de véhicules électriques, on ne savait pas vraiment, on comprend qu'ils ne pouvaient pas mettre des objectifs trop contraignants car la technologie était encore assez restreinte. Là on est vraiment à l'aube de l'explosion du marché donc **il s'agit d'avoir un règlement qui est harmonisé sous forme d'un marché unique européen pour la recharge et donc des choses comme les moyens de paiement, l'accès aux données, la connectivité des bornes, la communication faut que ce soit mis en place.**

Nous demandons aussi **des objectifs plus contraignants à imposer aux états membres car pour l'instant la directive actuelle il n'y a pas d'objectifs contraignants, chacun fait un peu ce qu'il veut et donc c'est pour ça que ça va dans tous les sens**. Donc c'est le nombre minimal de recharges publiques à déployer en 2025 et 2030. La Commission a fixé comme objectif faisant partie du Green Deal 1,000,000 de bornes en 2025 et 3,000,000 en 2030. Nous

on recherche à ce que la Commission se donne les moyens d'atteindre ces objectifs-là. Par exemple, l'Allemagne devrait déployer des centaines de milliers de points de recharges publiques d'ici à 2030 donc sur les routes, ça permet d'avoir un cadre. Harmoniser ça, ce qui garantirait à tous les cadres européens qui peuvent voyager avec un véhicule électrique du Portugal à la Pologne et du Danemark jusqu'à la Croatie. Ça c'est le cadre général.

G : Sur une échelle de 1 à 10, quelle importance accorderiez-vous à la révision de l'AFID pour les intérêts de votre organisation ?

L : Je peux répondre avec des chiffres arbitraires. Ce serait un peu biaisé, car je travaille sur les analyses. Mais en terme d'AFID et de la révision au sens beaucoup plus large, j'ai une double casquette car c'est moi qui suis en charge de ce sujet chez T&E. Je suis le seul à travailler sur la révision de ces standard-là, point de vue analytique mais aussi tout ce qui est « policies » et influencer la position de la Commission. Donc pour répondre à la question je peux illustrer avec les moyens qui sont mis. **Moi je passe peut-être 1/3 de mon temps sur ce sujet-là**. Par exemple, pour les autres solutions pour décarboner, il y a peut-être 4 temps pleins qui bossent sur les standards de CO2 pour les voitures. Si je dois mettre une note, ce serait 10 pour les normes de réduction de CO2. **Pour AFID c'est un peu moins, on pourrait mettre 8** car nous on priorise aussi, **on choisit un peu nos batailles** et c'est vrai que l'entre deux, et **AFID il y a un peu moins de marge de manœuvre en termes d'impact**

Là, j'entre un peu dans le détail mais une recommandation qui a été importante pour nous c'est qu'on veut que cette directive, que **le scope de cette directive exclue tout ce qui est les véhicules qui roulent au gaz donc gaz naturel, nos amis des biocarburants qui ne sont pas des solutions pour décarboner le transport**. Ça veut dire qu'on veut que pour les voitures, ça se concentre uniquement sur la recharge des véhicules électriques, pour les poids lourds, principalement aussi les points de recharges, principalement pour l'hydrogène. Donc que du 0 émission et donc on appelle à ce que cette directive AFID soit transformée en régulation ZEI (Zero Infrastructure Emission)

G : J'imagine qu'il n'y aurait pas de coalition possible avec tout le secteur des biocarburants alors ?

L : Non. Si on parle de ça en effet toutes les associations NGVA, les associations pour le gaz, c'est vrai que là on n'est pas du tout du même avis sur cette question-là. De façon plus générale, il y a aussi des « lobby oil & gas » qui ont pour préserver les véhicules thermiques mais disons le gros de cette bataille-là se joue dans les normes de CO2.

C'est là qu'il y a vraiment des grosses batailles politiques, et c'est là-dedans que l'on va décider à quoi ressemble la mobilité de demain, est-ce qu'il y a des véhicules thermiques qui roulent au biocarburant, est-ce qu'il y a des véhicules thermiques qui roulent avec fuel de synthèses. Ça ce sont les normes CO2.

En termes de « stakeholder mapping », il y a quelque chose qui est intéressant c'est qu'historiquement nos batailles sont les normes CO2, là on a le « camp cleaning » donc la principale voie environnementale sur cette régulation là, et de l'autre côté on a l'automobile qui est plus « conservatrice » donc on a ces 2 camps-là qui s'opposent en termes d'actions qui se font en termes de lobbying.

Généralement, on a rarement des lettres en communs et des idées communes sur ce sujet-là.

En revanche quand il s'agit de AFID, ce qui est assez intéressant c'est que les constructeurs automobiles appellent à une réduction ambitieuse, ce que je décrivais précédemment, que ça devienne une régulation harmonieuse avec des objectifs contraignants pour les Etats, ACEA, l'industrie de l'automobile ils poussent pour les mêmes choses que nous, on a envoyé une lettre avec eux et BEUC et donc j'ai travaillé dessus avec une idée de méthodologie et je voulais lancer un rapprochement avec ACEA on leur a proposé ça, on a écrit cette lettre.

Puis on a vu que certains disaient que c'était une alliance improbable entre les constructeurs automobiles car c'est vrai c'est du jamais vu. Il faut comprendre qu'ils sont engagés dans la production de l'électrique, ils savent qu'on y va et que c'est le but. Ils veulent être certains de pouvoir vendre ces véhicules électriques le plus facilement possible et qu'il n'y ait pas de barrière avec un manque de point de recharge, ce qui est normal. Donc pour eux, plus il y a de points de recharge, le mieux c'est. Avant qu'on discute de cette lettre, leur ambition était de 6,000,000 de points de recharge, ce n'était pas très crédible, j'ai discuté avec eux et on s'est mis d'accord sur quelque chose d'à la fois ambitieux mais aussi cohérent.

G : Vous avez apporté votre connaissance de la faisabilité de ce projet-là ?

L : Voilà, c'est un peu comme ça que je le vois, c'est vrai qu'eux voulaient pousser pour quelque chose de plus élevé mais il fallait plus ou moins s'aligner sur ce que la Commission avait mis comme objectifs 1,000,000 en 2025 et 3,000,000 2030. On s'est plus ou moins basé là-dessus. On a essayé de mettre la pression au niveau des cabinets pour qu'ils fassent en sorte que cet objectif-là soit effectivement atteint et que cette Directive devienne un mécanisme vraiment efficace et cohérent pour permettre d'y arriver.

Lobbying

G : Comment avez-vous engagé le dialogue avec les institutions européennes dans le cadre de cette révision (position paper, contacts informels, trade associations) ?

L : On n'a pas encore la proposition, donc ça va changer une fois qu'il y aura une proposition sur la table. C'est là où ce sera du lobbying proprement dit car on va aller voir les parlementaires, les Etats membres car ils commenceront à trancher et à choisir leur position.

Sur la phase de proposition, nous le travail qu'on a effectué c'était de chercher à influencer et la proposition cible principalement la Commission européenne. C'est en plusieurs étapes, d'abord les fonctionnaires de la DG MOVE et les consultants qui travaillent sur l'impact de la révision. Là de nombreux questionnaires, de nombreuses discussions avec eux pour réfléchir un peu à comment on peut faire ça.

Et ensuite en termes de lobbying, les éléments les plus marquants disons c'est quand on a rencontré plusieurs fois le cabinet de la Commissaire Valean, on a eu des meetings avec ACEA lorsqu'on a sorti la lettre car pour des décisions importantes il y a des discussions politiques surtout au niveau du cabinet de Valéanne sur la base de la proposition un peu plus technique qui est faite par la DG MOVE. En termes de lobbying c'est principalement axé là-dessus.

G : Au sein de la littérature scientifique sur le lobbying, on en distingue deux types : le lobbying interne (entrer directement en contact avec les décideurs) ou externe (essayer de sensibiliser l'opinion publique afin que celui-ci ait en retour une influence sur les décideurs publics) ? Avez-vous privilégié cette seconde option chez T&E ?

L : On a fait les 2. Le travail sur l'AFID a commencé avec un rapport qu'on a publié en janvier 2020 et ça c'était un rapport qui a eu pas mal de visibilité, donc ça a déjà permis de pousser nos recommandations, de sensibiliser sur la question car ça peut positionner par exemple un interlocuteur clé sur cette révision là et ça nous a permis d'avoir des échanges privilégiés avec la DG MOVE, les consultants qui travaillent sur les impacts car on a fait un travail d'analyse en amont avec déjà des recommandations sur cette révision-là.

Ensuite il y a des « stakeholders » avec la lettre avec ACEA et BEUC car c'est exprimer publiquement nos recommandations et c'est assez suivi, il y a eu pas mal d'impact médiatique. « Stakeholder alignment » ça fait aussi partie de la plateforme pour la E-mobilité. On a des « working group infrastructure » où on est actifs pour construire une position qui va dans le bon sens et pour informer, éclairer les choses qui se passent là-bas. Ça nous a permis avec la plateforme de faire des événements, des position papers etc.

G : Quels genre d'événements ?

L : Des webinaires, on voulait faire un événement en personne, je me rappelle c'était prévu en avril-mai 2020 et donc ça n'a pas pu se faire et en automne on a fait un webinaire.

G : Est-ce que c'est un groupe informel ouvert ou bien est-ce que ce n'est réservé qu'à certains membres ? Est-ce qu'ils vous font par exemple un monitoring institutionnel, des rapports sur AFID ?

L : on a une quarantaine de membres. C'est une plateforme qui fonctionne avec des membres qui doivent être acceptés et il y a beaucoup d'associations comme ça à Bruxelles qui se mettent ensemble pour discuter de positions conjointes sur des gros sujets qui touchent à la mobilité électriques, batteries, points de recharge et d'autres sujets un peu plus techniques. Donc avoir une position commune pour essayer d'avoir un maximum d'impact, un échange d'information et ça marche bien. Cette plateforme a beaucoup grandi, c'est un organe qui fonctionne bien.

G : Est-ce qu'il y a un secrétariat général qui s'occupe de ça quotidiennement ou c'est plutôt une fois par mois ?

L : il y a des « working groups » qui se rencontrent plus ou moins régulièrement, on va profiter du sujet sur lesquels ils travaillent et ensuite en plus de ça il y a des plénières qui se passent assez souvent.

G : Quelles étaient vos principales priorités pour assurer le succès de cette campagne de lobbying? (Par exemple, se concentrer sur certains acteurs, sur l'étape de la procédure législative où faire du lobbying, ressources humaines-financières/temps consacrées ?

Plateforme européenne pour une mobilité durable

G : Est-ce que dans le cadre de ce groupe informel-là par rapport à l'E-mobilité, que vous avez commencé vos discussions pour arriver à votre position commune avec ACEA et BEUC ?

L : Non car ACEA et BEUC ne font pas partie de la plateforme. Dans la plateforme de structure e-mobilité, il n'y a que Renault-Nissan, sinon pas les constructeurs automobiles. Avec les constructeurs automobiles, historiquement la mobilité électrique c'est quelque chose contre laquelle ils se sont opposés. Et BEUC n'en fait pas partie non plus. Cette plateforme européenne pour une mobilité durable, je ne connais pas. Je ne sais pas trop ce que ce n'est exactement, ni qui en fait partie donc s'ils parlent beaucoup des biocarburants, gaz etc.

Jai l'impression qu'il faut faire attention car ça peut vite devenir un groupe d'association pour les biocarburants, donc je ne vois pas ce que c'est vraiment la valeur ajoutée. Ça devient aussi rapidement un moyen d'influence des « lobbys oil & gas » pour ralentir la transition vers la mobilité électrique car quand on regarde pour ce qui est du transport routier, il y a de moins en moins de doutes que les véhicules thermiques n'ont plus vraiment d'avenir sur ce secteur là donc ils ont intérêt à essayer de faire vivre les véhicules thermiques avec des biocarburants et carburants de synthèse.

4. UPEI – Cécile Nourigat

Introduction

G : Bonjour, Guillaume Baudour, je vous remercie de prendre le temps de bien vouloir répondre à mes questions. Comme indiqué dans ma demande d'entretien, je suis étudiant au sein du programme EPAC - Executive Master in EU Public Affairs & Communication - à l'IHECS. En parallèle, je travaille chez Aliénor, une agence de consultance spécialisée dans les politiques européennes, notamment celle du transport.

Tout d'abord, pourriez-vous vous présenter ainsi que l'organisation que vous représentez ?

C : Cécile Nourigat, Secrétaire Générale de l'association UPEI, nous représentons un secteur de l'énergie : les distributeurs indépendants de carburant et combustible. Notre association est basée à Bruxelles et comprend 24 membres dans 20 pays européens. La particularité de nos membres c'est qu'ils sont indépendants, c'est-à-dire qu'ils ne pas sont impliqués dans la production de carburants en tant que tel. Par contre, ils ont une infrastructure qui permet d'importer et de distribuer ces carburants dans plusieurs pays européens. Nos adhérents opèrent également stations-services, environ 20% des stations-services en Europe. L'autre facteur c'est la taille, nos adhérents sont des entreprises de petite taille ou de taille moyenne.

Contexte

G : Pour donner un peu de contexte en ce qui concerne la Directive AFI, celle-ci a été publiée au Journal Officiel de l'UE en 2014, avec une date de transposition dans les législations nationales en 2016. Cette Directive établit la réglementation standard sur la mise en place d'une infrastructure pour carburants alternatifs au sein de l'Union européenne, visant *in fine* à la décarbonisation du secteur du transport.

Afin d'y parvenir, cette Directive reposait sur la mise en place des cadres d'actions nationaux (CAP), devant être adoptés par les États membres. En 2017, soit un an après la date supposée transposition de ladite Directive au sein des législations nationales, la Commission a constaté

au sein de son plan d'action, que le niveau d'ambition et l'implémentation de la Directive variait fortement au sein des différentes capitales.

Dans ce contexte, la Commission a décidé d'effectuer une révision de l'AFID, afin de parvenir aux nouveaux objectifs fixés au sein de Green Deal, visant à diminuer de 90% les émissions de CO2 du secteur du transport d'ici à 2050, mais également à avoir 30 millions de voitures zéro émissions sur les routes européennes, d'ici à 2030 et que tous les véhicules -voitures, cars, vans, poids lourds – le soient d'ici à 2050, comme indiqué au sein de la Sustainable and Smart Mobility Strategy, présenté en décembre dernier.

Puis-je vous demander quelle était la position de votre organisation avant la révision de l'AFID ? Comment votre organisation se positionne-t-elle par rapport à ces objectifs ?

C : Pour nous, ce qui est important c'est de **maintenir la définition** actuelle des carburants alternatifs, qui est reprise dans la Directive, qui est assez **ouverte**. Nos adhérents ont déjà investi dans ces carburants alternatifs et un changement de la définition pourrait avoir un impact négatif sur cet « investement certainty ».

Deuxièmement, c'est le fait d'améliorer la cohérence entre les différentes réglementations. Vu que le paquet législatif arrive avec beaucoup de réglementations et révisons en même temps, cela offre des opportunités pour améliorer les synergies et la cohérence.

En termes de gouvernance, il est important que les États membres aient **des objectifs plus ambitieux**, qui se traduiront, nous l'espérons, par des incitants et des soutiens – qu'ils soient financiers ou non- à l'établissement de l'infrastructure pour les carburants alternatifs.

Enfin, un dernier point, **l'établissement d'un cadre équitable**, qui permette à tous les acteurs sur le marché et notamment les indépendants d'opérer et d'avoir un accès ouvert à ce marché-là. J'en parle parce que les distributeurs d'électricité en réseau ont eu tendance à avoir un accès plus privilégié au réseau. Donc on veut aussi faire en sorte que par exemple, un opérateur de station-service, puisse librement offrir des points de recharge électriques à ces utilisateurs en ayant un prix équitable et à une capacité suffisante au réseau électrique.

G : Sur une échelle de 1 à 10, quelle importance accorderiez-vous à la révision de l'AFID pour les intérêts de votre organisation ?

C : 10. Très importante, dans le sens où, il y a des objectifs qui doivent être tournés en mesures concrètes.

Après, ce qui est important c'est que la Directive concerne de manière prioritaire l'infrastructure, bien sûr, comme vous le savez sûrement, il y a d'autres véhicules qui s'intéressent à la demande, donc aux véhicules.

Par contre, dans la directive AFID et dans les plans nationaux que les Etats membres doivent développer, il y a aussi un aspect « demande ». Nous notre position, c'est que **l'infrastructure, c'est très important, mais qu'il faut également qu'elle aille de pair avec une augmentation de la demande**. Il y a matière au sein de la Directive à ce que les États membres d'établir des mesures et des incitants pour développer la demande en termes de véhicules alternatifs. Notamment par des **incitants financiers ou simplement des campagnes de communication**

pour développer la conscience des utilisateurs par rapport à l'utilisation des carburants alternatifs. Aujourd'hui, il y a un manque à ce niveau-là.

Nous ce qu'on dit c'est qu'il faut que le développement de l'infrastructure aille de pair avec la demande.

Pour ne pas qu'on se retrouve avec une infrastructure qui est artificiellement développée, pour des raisons réglementaires, mais qu'il n'y ait pas les véhicules qui vont avec.

Lobbying

G : Comment avez-vous engagé le dialogue avec les institutions européennes dans le cadre de cette révision (position paper, contacts informels, trade associations) ?

C : Tout d'abord, nous avons participé dans tout ce qui était consultation formelle : nous avons contribué à la **Roadmap**, ensuite à la **Consultation publique** l'an dernier sur la révision de l'AFID, nous avons eu une réunion en **face-à-face avec la DG MOVE**, on n'a pas été impliqué dans la préparation de l'étude préparatoire à cette Directive.

Ensuite, nous faisons partie en tant qu'association d'un groupe d'expert, qui s'appelle le **Sustainable Transport Forum**, organisée par la DG MOVE. Nous sommes participants actifs et contributeurs de ce forum. Nous avons bien entendu discuté de la révision de cette Directive. Même si **ce forum a plus vocation à contribuer à la mise en œuvre.**

On a un **position paper**, qui a été publié l'année dernière.

G : D'un point de vue institutionnel, quelles étaient les principales cibles de votre stratégie de lobbying/des campagnes de sensibilisation?

C : Principalement, la Commission et la DG MOVE, qui ont le lead sur ce dossier.

Ensuite, nous notre lobbying a été axé sur tout ce qui était « cohérence législative », on a communiqué sur le fait que dans le secteur des carburants, il y aujourd'hui un « patchwork réglementaire », dans le sens où il y a des objectifs qui sont inscrits dans différentes réglementations et qui ne sont pas toujours forcément cohérents. Même si l'objectif est le même, très largement, c'est vrai qu'il est mis en œuvre e façon différente.

AFID en fait partie dans le sens où AFID promeut une infrastructure pour les carburants alternatifs, mais ceux-ci ne sont pas toujours promu de la même façon, selon les mêmes définitions et selon les mêmes métriques, dans d'autres réglementations. Par exemple, les biocarburants, qui sont reconnus dans AFID, ne sont pas reconnus dans la réglementation sur les émissions des véhicules, parce que la façon de mesurer les émissions ne sont pas la même. Ou alors, il n'y a pas d'incitants pour les biocarburants au niveau fiscal dans la Directive sur la taxation de l'énergie (ETD) : il n'y a aucune valorisation de ces biocarburants-là.

On s'est beaucoup attachés à soulever ce genre d'incohérences dans le cadre de la préparation sur le paquet législatif Fit-for-55. Cela nous a amené à discuter avec d'autres institutions, notamment la DG CLIMA et la DG TAXUD.

Nous avons également établi certains contacts avec des députés européens qui étaient particulièrement intéressés par ces sujets. L'idée c'était de faire **un briefing pour que ces parlementaires comprennent la situation sur le marché**, aujourd'hui. Nous grâce à nos adhérents, nous savons ce qu'il se passe, nous savons de quelle manière l'infrastructure pour les carburants sont déployés aujourd'hui en Europe. Quels challenges ça pose sur le terrain en Europe. C'était plus **pour les familiariser avec ce genre d'aspects en préparation du paquet législatif à venir.**

Pour la suite, nous allons continuer ce travail pédagogique pour qu'ils sachent comment ça se passer sur le terrain et quels sont les défis à relever si on veut que cette Directive atteigne ses objectifs. C'est le travail qu'on fera, par la suite.

Ensuite, on verra par rapport à la proposition de la Commission. Est-ce que l'on pense que cette proposition permettra d'atteindre ces objectifs tout en respectant la mise en œuvre d'un cadre équitable, qui permet à tous ces opérateurs d'agir, etc. Sur cette base-là, nous verrons si nous devons encore travailler avec États membres et les parlementaires à ce sujet.

G : Au sein de la littérature scientifique sur le lobbying, on en distingue deux types : le lobbying interne (entrer directement en contact avec les décideurs) ou externe (essayer de sensibiliser l'opinion publique afin que celui-ci ait en retour une influence sur les décideurs publics) ? Avez-vous privilégié cette seconde option chez UPEI ?

C : Non pas du tout. Déjà deux choses, d'une part nous sommes une petite association. On ne peut pas se permettre de faire ce genre d'actions, qui vise le public plus généralement.

Avec les médias, Bruxelles est un environnement compétitif pour avoir accès aux médias. En tant que petite association, de manière individuelle.

De deux, tant que la proposition de révision n'est pas publiée, les médias ne s'intéressent pas vraiment à ce sujet.

Au niveau de la communication à destination du public, de manière générale, on ne le fait pas par manque de ressource, aussi parce que nous sommes une organisation à Bruxelles, avec une portée de lobbying, tout ce qui est communication au public en général, c'est fait par nos adhérents directement au niveau national.

Je pense qu'il y a un premier niveau qui est celui de l'expertise, c'est-à-dire que nous en tant qu'association **on essaie de générer de l'information, qui est basée sur des faits, qui est basée sur le retour d'expérience de nos adhérents sur le terrain**. On essaie de contribuer par notre expérience, à différentes étapes de la procédure par notre expertise. C'est ce qu'on a fait dans le cadre de la consultation des parties prenantes, qui a été organisée par la Commission européenne.

De deux, nous nous attachons à la publication de position paper, participation aux consultations publiques, et réunions formelles et informelles.

En ce qui concerne l'étape de la procédure législative, on s'est dans un premier temps focalisé sur la Commission, et on va se tourner vers le Parlement et le Conseil, une fois que la proposition a été publiée.

En ce qui concerne les États membres, nos adhérents sont en contact avec les gouvernements nationaux. Tandis que ce que nous faisons en tant qu'association travaillant en Bruxelles, c'est que nous contactons les Représentations Permanentles à Bruxelles.

Dans le même schéma, nos adhérents contactent les parlementaires européens en fonction de l'État dont lequel ils viennent. Le contact s'effectue plus simplement pour des raisons de langue et de représentativité d'utiliser cet angle national.

Plateforme européenne pour une mobilité durable

G : Pouvez-vous expliquer pourquoi vous avez décidé de la rejoindre ? Quelle est la valeur ajoutée de rejoindre un tel groupe informel ?

C : La raison pour laquelle nous avons décidé de rejoindre la plateforme, c'est principalement pour avoir un accès plus facile aux décideurs européens. Bien entendu, des contacts, on en fait. Souvent on a des réunions bilatérales avec des parlementaires européens. En préparation du paquet législatif européen, on pensait que ça serait important d'avoir une plus grande présence. Et c'est vrai que la plateforme permet d'offrir un cadre pour ouvrir un dialogue avec plus de parlementaire que l'on pourrait faire avec des parlementaires de manière individuelle.

G : Pensez-vous que vous auriez pu unir vos forces avec d'autres membres des plateformes afin de faire des propositions conjointes sur des bases communes à la CE avant la publication de la révision ?

C : Après avoir des positions communes, non. C'est parce qu'on a beaucoup de contacts informels avec ces associations en dehors de la plateforme. La plupart des associations sont des associations avec lesquelles nous avons des contacts réguliers, cela n'a pas motivé notre intention de rejoindre la plateforme.

L'idée, c'est de déléguer l'organisation de la plateforme pour des questions de ressource.

La plateforme est intéressante parce qu'elle regroupe des associations qui ont des intérêts légèrement différents mais qui ont des sujets en commun. C'est intéressant d'avoir un mix de ces perspectives.

Après typiquement, ce que je n'ai pas dit c'est qu'en termes de carburants alternatifs, on a une approche assez neutre, dans le sens où nos adhérents investissent dans différents carburants. Que ce soit le gaz, l'électricité, donc on ne prend pas position en tant qu'association pour l'un ou pour l'autre. La plateforme a également cette approche neutre des différentes technologies qui nous convenait bien.

5. Volvo Cars Corporation – Céline Domecq

Introduction

G : Bonjour, Guillaume Baudour, je vous remercie de prendre le temps de bien vouloir répondre à mes questions. Comme indiqué dans ma demande d'entretien, je suis étudiant au sein du

programme EPAC - Executive Master in EU Public Affairs & Communication - à l'IHECS. En parallèle, je travaille chez Aliénor, une agence de consultance spécialisée dans les politiques européennes, notamment celle du transport.

Tout d'abord, pourriez-vous vous présenter ainsi que l'organisation que vous représentez ?

C : Céline Domecq, Directrice des affaires publiques pour Volvo Cars au niveau européen depuis 4 ans. Avant ça, j'étais chez ACEA.

Contexte

G : Pour donner un peu de contexte en ce qui concerne la Directive AFID, celle-ci a été publiée au Journal Officiel de l'UE en 2014, avec une date de transposition dans les législations nationales en 2016. Cette Directive établit la réglementation standard sur la mise en place d'une infrastructure pour carburants alternatifs au sein de l'Union européenne, visant *in fine* à la décarbonisation du secteur du transport.

Afin d'y parvenir, cette Directive reposait sur la mise en place des cadres d'actions nationaux (CAP), devant être adoptés par les États membres. En 2017, soit un an après la date supposée transposition de ladite Directive au sein des législations nationales, la Commission a constaté au sein de son plan d'action, que le niveau d'ambition et l'implémentation de la Directive variait fortement au sein des différentes capitales.

Dans ce contexte, la Commission a décidé d'effectuer une révision de l'AFID, afin de parvenir aux nouveaux objectifs fixés au sein de Green Deal, visant à diminuer de 90% les émissions de CO2 du secteur du transport d'ici à 2050, mais également à avoir 30 millions de voitures zéro émissions sur les routes européennes, d'ici à 2030 et que tous les véhicules -voitures, cars, vans, poids lourds – le soient d'ici à 2050, comme indiqué au sein de la Sustainable and Smart Mobility Strategy, présenté en décembre dernier.

Puis-je vous demander quelle était la position de votre organisation avant la révision de l'AFID ? Comment votre organisation se positionne-t-elle par rapport à ces objectifs ?

C : Nous espérons déjà que d'une **Directive nous allons passer à un règlement**. Au-delà du nombre de point de recharge que l'on aimerait voir et ainsi de suite, ce qui n'a pas marché avec l'AFID c'est **l'absence de points de recharge, mais également qu'il n'y ait pas d'harmonisation en termes d'accès, de facilité de paiement**, etc. Il y a bien un paragraphe dans la Directive qui stipule qu'on n'est pas censés avoir des abonnements pour aller à n'importe quelle borne de recharge publique. Ce n'est pas forcément le cas aujourd'hui. Si vous essayez avec un véhicule électrique, il va vous falloir une bonne vingtaine d'applications sur votre téléphone. Certaines vont fonctionner sur certains points de recharge, et pas d'autres. En fonction de l'application que vous choisirez, vous aurez des tarifs différents. Donc, il faut presque mener sa propre enquête de marché, quand vous arrivez sur place pour voir quel est le tarif préférentiel. Ce n'est pas du tout « consumer-friendly » et on pense qu'avec un règlement, ce genre de chose sera facilité.

Bien sûr, ce que l'on espère voir c'est bien plus d'ambition en termes de nombre de point de recharge par véhicules qui doivent être installés. Nous, on aimerait un point de recharge pour 4 véhicules. Aujourd'hui la règle, c'est plus souvent 1 pour 10. Nous aimerais que cela soit un

peu plus ambitieux. En Chine, ils sont une stratégie de « 1 point de recharge par véhicule électrique ».

Suite au Leak du draft de l'AFID qui a fuité récemment, la Commission semble s'orienter vers non pas, imposer un certain nombre de point de recharge, mais une capacité aux États Membres. Alors pourquoi pas. Par contre, ce qui nous effraie, c'est que cela va encourager les États Membres à aller vers des recharges « fast » voire « ultra fast », c'est-à-dire au-delà de 150KW, probablement sur des grands axes routiers ou autoroutiers. Alors, en soi c'est très bien. Il faudrait que tous axes autoroutiers en Europe en soient équipés, mais ce n'est qu'un cas de figure en fait : lorsque l'on part en vacances et qu'on doit faire de long trajets ou qu'on doit faire de longues distances pour le travail. Néanmoins, ça ne règle pas le problème du chargement en milieu urbain. Si l'on regarde un peu au niveau démographique, les gens qui ont des véhicules électriques ou rechargeables, sont principalement des gens qui possèdent une maison avec une allée ou un garage, qui peuvent charger chez eux, ou éventuellement au travail. Dès qu'on va arriver dans des véhicules plus abordables ou de seconde main aussi -les véhicules de société passent généralement en seconde main assez rapidement-, cela va se démocratiser, ce qui va permettre à de plus en plus de gens à passer à l'électrique. Ce qui est une très bonne nouvelle, mais cela va aussi très probablement amener l'électrique à de nouveaux profils, à des gens qui sont en immeubles ou qui n'ont pas de garage. Donc où pourront-ils recharger leur véhicule s'ils n'ont pas la possibilité de le faire au travail ? Donc ça devient très compliqué. Par conséquent, il faut absolument qu'il y ait des possibilités pour recharger en milieu urbain et péri-urbain. Pas forcément que de la recharge rapide. Dans l'idéal, il faut pouvoir laisser recharger sa voiture durant toute la journée ou toute la nuit. Le problème avec la batterie « rapide ou ultra rapide » c'est que la batterie en prend un coup. Peut-être que les technologies vont s'améliorer et que ça changera, mais pour l'instant, recharger qu'avec du « fast ou ultra-fast charging » la batterie perd dans sa capacité de charger.

Voilà ce que l'on souhaite voir adresser dans la proposition. Si pas, on va pousser qu'elle soit adressée. Pas uniquement tout ce qui est grand axe. C'est important, mais pas la seule chose à régler.

G : Sur une échelle de 1 à 10, quelle importance accorderiez-vous à la révision de l'AFID pour les intérêts de votre organisation ?

C : 10. Très important pour plusieurs raisons. Je pense que c'est Frans Timmermans qui a dit que « les voitures s'étaient développées sans qu'il n'y ait de station essence avant ». Certes. On n'a pas attendu qu'il y ait des stations essences partout en Europe pour commencer à avoir des voitures. Cela dit, il faut voir avoir une infrastructure de recharge et il fait également voir l'impact que cela aura sur le réseau énergétique et ainsi de suite. Tout cela il faut que cela soit concerté, si cela ne marche pas, ça risque de faire reculer l'échéance dans laquelle on peut faire basculer au tout électrique.

L'autre raison pour laquelle c'est important pour nous, c'est que d'autres constructeurs ont déjà investis dans leur propre infrastructure. Il y a Tesla, VW, BMW, Daimler, ils ont « Unity », qui installent leurs recharges électriques, sur les autoroutes. **Nous, on n'a pas ça, on est trop petits.** On n'a pas leur ressource à investir pour créer leur propre réseau. Alors, bien sûr, on peut essayer d'avoir des partenariats avec les réseaux existants. On a discuté avec Unity pour bénéficier de leur réseau. Cela n'empêche que l'on dépend du bon vouloir de « Unity » et que l'on ne bénéficie pas toujours des mêmes prix avantageux qu'eux peuvent offrir à leurs clients. Ce qui est un désavantage. Donc on est vraiment **dépendants de l'infrastructure publique.**

Ou du moins semi-publiques, qui ne doivent pas être négociés avec des « infrastructure providers ». Par notre taille, on est peut-être plus dépendants que d'autres de l'infrastructure publique.

Lobbying

G : Comment avez-vous engagé le dialogue avec les institutions européennes dans le cadre de cette révision (position paper, contacts informels, trade associations) ?

C : Alors, il y a déjà tout **le travail avec l'ACEA. Là-dessus, on est plus au moins tous alignés.** Dans la mesure où, même ceux qui sont moins ambitieux de passer à 0 émissions, se rendent compte que de toute façon ils auront besoin d'infrastructure pour y arriver.

Après en tant que Volvo, nous avons répondu à une consultation publique, pour avoir des réponses plus précises aux demandes qui reflètent nos besoins à nous. Nous avons eu des contacts avec la Commission, la DG MOVE notamment, des réunions bilatérales avec ACEA mais également individuellement pour avoir des réponses à des questions

Avec ACEA, nous avons également travailler conjointement avec BEUC et T&E, par ces courriers communs à la Commission. Ce qui arrive rarement d'habitude, ce ne sont pas les ONGs avec lesquelles nous travaillons le plus (rires).

On a eu des rencontres avec des cadres de chez BEUC et T&E, parce ce que se sont des points sur lesquels nous pouvons tous nous aligner : on a besoin d'une infrastructure, qu'elle soit facile d'accès et facilement utilisable par les utilisateurs. Pour une fois, les intérêts convergent.

G : J'avais une question sur ACEA et le fait de rejoindre une « trade association ». Lorsqu'on y adhère, les intérêts ne sont-ils pas dilués étant donné qu'il faut trouver le plus petit dénominateur commun ? Est-ce qu'à un moment donné vous avez senti qu'une proposition très particulière ne puisse pas être prise en compte vu qu'elle ne satisfaisait pas les intérêts de tout le monde ?

C : Pas sur AFID. Je pense que les demandes sont assez similaires de la part de tous.

Bien sûr, sinon, c'est le jeu d'une association. **Plus elle est grande et plus elle a de membres et plus ce sera compliqué d'arriver à un dénominateur commun. Et il arrive que le dénominateur commun soit le plus petit possible.**

Après, il faut faire le calcul entre les avantages et les inconvénients de rejoindre ce genre d'associations.

Être petit, c'est à la fois un avantage et un désavantage. C'est un désavantage car on n'a pas les moyens d'investir de recouper sur plusieurs marques – comme VW ou Toyota peuvent le faire, la Prius, ils l'ont vendu à perte pendant des années mais ils compensaient avec d'autres ventes de leur marque et de Lexus. VW aussi peut faire des choses comme ça, en équilibrant sur toute leur marque. Nous on ne peut pas, on est bien trop petits.

Après, un des avantages que l'on a lorsque l'on est plus petits et que l'on a des véhicules qui sont principalement dans la « catégorie premium » et pas la « catégorie volume » comme les PSA et Stellantis Renault de ce monde, c'est que du coup on peut changer plus rapidement et

qu'en plus nos clients à nous sont moins gênés par les prix plus élevés des véhicules électriques que quand on va chercher une Skoda. C'est peut-être parce qu'on aime particulièrement la Skoda, mais bon lorsque la Skoda passe à 15.000 € de plus ça va être problématique. Du coup, dans une association ACEA, quelquefois **nos positions sont plus progressistes** mais dans ce cas-là, on le dira aussi.

Mais dans l'ensemble, ACEA nous **permet de gérer plus dossiers qu'on ne pourrait pas gérer tous seuls**. Il y a les gros dossiers comme AFID qui sont très politisés, très controversés, qui vont faire beaucoup plus de bruit. Mais il y a aussi les plus petits dossiers, qu'on voit moins, qui sont très règlementés. Il y a tout ce qu'il se passe à Genève, qui ont un impact énorme sur le secteur. Typiquement, on est beaucoup plus alignés parce que plus cela devient réglementaire et technique, plus il y a de chance que l'on doive tous faire face aux mêmes contraintes. Du coup, cela nous permet d'avoir ça couvert par une association et d'avoir une voie plus importante.

En faisant le calcul bénéfice et désavantage, je pense qu'il y a clairement un avantage à être chez ACEA. Après oui, on n'est pas toujours en ligne avec eux, mais c'est vrai pour tous.

G : D'un point de vue institutionnel, quelles étaient les principales cibles de votre stratégie de lobbying/des campagnes de sensibilisation ?

C : Alors, elle va seulement commencer. Mais dans la phase de préparation d'AFI, on a ciblé principalement la Commission européenne au départ, dans la phase de consultation quand ils préparaient. Ensuite, dans chaque contact qu'on a eu avec les députés et États Membres, on répétait la même chose : « Oui, on veut bien atteindre les 0 émissions, mais on a besoin d'infrastructure ». **En termes d'États Membres, je dirais que c'est principalement la Belgique et la Suède. Ce sont les pays qu'on contacte le plus, car ce sont les pays où on est le plus présent avec des sites de productions.**

Au niveau des Eurodéputés, ce sont aussi principalement, des députés suédois et députés belges. Le message a été toujours le même : « Oui sur le CO2, mais donnez-nous une infrastructure ».

Je ne pense pas qu'il y ait de problème au niveau du Parlement, je pense qu'ils seront aussi alignés avec nous là-dessus. Ce sont les États Membres qui vont être un peu plus compliqué à convaincre. Soit parce que ça ne les intéresse pas du tout, soit parce que comme la Belgique, ils vont nous dire, « oui on a déjà un plan très ambitieux ». Voilà, on n'est peut-être très d'accord sur la qualité de leurs ambitions (rires). Donc, on a déjà commencé à contacter la Commission, et le Parlement, mais j'imagine que ça va commencer après la publication, à partir de septembre 2021.

G : Au sein de la littérature scientifique sur le lobbying, on en distingue deux types : le lobbying interne (entrer directement en contact avec les décideurs) ou externe (essayer de sensibiliser l'opinion publique afin que celui-ci ait en retour une influence sur les décideurs publics) ? Avez-vous privilégié cette seconde option chez Volvo ?

C : Non pas vraiment. Notre PDG est régulièrement dans la presse. Lorsqu'il s'agit d'électrification, il va toujours faire un point sur l'infrastructure. Il est pas mal engagé dans la préparation de la COP26, du coup on a placé pas mal d'articles en évoquant l'infrastructure. Après « paid content », sur les réseaux sociaux, non. Notre équipe « sustainability » est active sur les réseaux sociaux dans le cadre de la promotion de la COP26. On l'utilise moins vis-à-vis du lobbying à Bruxelles. C'est pareil en Suède. Notre PDG intervient bien plus dans la presse

suédoise, étant donné que notre poids est bien entendu plus important dans le pays que notre poids en Europe. Ce qui est logique.

Notre lobbying est plus basé sur du « inside lobbying », plus que d'essayer d'influencer via les réseaux sociaux. C'est un secteur où il est difficile de mobiliser le public pour aller mener nos batailles pour nous. Certains secteurs sont très doués pour ça. Nous c'est assez difficile.

Déjà, d'une part parce que c'est assez diffus. Si on regarde les gens qui utilisent leur véhicule tous les jours, il y a de tout. Entre ceux qui n'ont pas le choix, qui aimeraient bien une autre alternative mais qui n'ont pas le choix. Entre ceux, qui aiment leur voiture, etc. Donc je pense que ça serait difficile de fédérer tout ça.

Je pense que ce sera plus le cas aux USA, où il y a la tradition d'écrire à son « Congressman » ou son « Senator », lorsqu'on est n'est pas contents. Là, en effet, il arrive qu'il y ait des campagnes qui soient menées pas nécessairement par nous au départ, mais par nos associations nationales ou locales. Je ne vois pas nos concessionnaires écrire à tous nos clients : « envoyez un e-mail à votre député européen pour aller vous pour demander que ..» (rires).

G : Tout à fait. Ce qui ressort dans la littérature scientifique c'est que le lobbying au niveau européen est en train de « s'américaniser ». Ce que l'on voit c'est que cette forme de lobbying prend de plus en plus de place et sera plus en plus présente à l'avenir.

C : Oui, on le voit l'influence est là. Je ne le nie pas. Mais quand on voit les « Vendredis avec la planète » ce sont peut-être des choses plus fédératrices. Ceux qui sont doués pour mobiliser leurs troupes, ce sont les acteurs du secteur agricole. Mais je pense que c'est dû au fait que c'est beaucoup plus facile de les fédérer autour d'un point que nous. Déjà demander au grand public d'aller défendre l'industrie automobile (rires), je ne suis pas sûre qu'on est une superbe réputation. Même ceux qui utilisent leur voiture tous les jours, ne se sentent pas forcément proche de notre secteur. C'est peut-être qu'un moyen de se déplacer.

Mais c'est vrai que je vois passer énormément de mail allant en ce sens. Des Eurodéputés verts qui demandent de contacter tel ou tel administration. Mais je pense que ça fonctionnera plus sur tout ce qui est sujets environnementaux qu'autre et plus contre que pour nous.

G : Selon vous, quelles sont les éléments principaux pour assurer le succès d'une campagne de lobbying ? Par exemple, se concentrer sur certains acteurs institutionnels, sur l'étape de la procédure législative où exercer cette influence ou alors tout est une question de ressources humaines et financières qui consacrées ?

C : Un peu de tout. Ressources financières et humaines sont importantes, bien entendu. On peut faire plus de choses dans une équipe de 20, qu'à 3. Une journée ne compte que 24h.

Après c'est important de savoir où et quand s'adresser. Aller voir la Commission quand tous les processus de consultation sont terminés ou que les Commissaires sont sur le point de mettre le dernier chiffre, si à ce moment qu'est faite la première demande rendez-vous, je pense que c'est un peu tard. Après États Membres et Parlement, c'est la même chose. On peut s'y préparer un peu à l'avance, mais il faut revenir leur parler une fois que la proposition est sur la table, sinon ça ne sert pas à grand-chose.

Une caractéristique de notre secteur, c'est que nos arguments sont assez difficiles. Ça peut être très technique. Dans le cadre de l'AFI, avec les besoins de standardisation, on peut rentrer dans des points qui ne sont pas facile à comprendre lorsqu'on est des Eurodéputés ou même au niveau des États Membres. Par conséquent, ça prend du temps de rendre ces points intelligibles. En général, c'est quoi 20 à 30 minutes, où on a plusieurs points à expliquer. Donc en général, cela ne facilite pas les choses. Il faut avoir des priorités très claires sur ce qui est le plus important. On souffre du fait d'avoir des arguments qui nécessitent du temps pour expliquer ce que l'on veut. Souvent quant à l'opposé, c'est plus facile de faire de faire des raccourcis et d'imposer un message plus simpliste, qui est beaucoup plus facile à digérer. C'est ce qu'il se passe en termes d'amendement : lorsque des eurodéputés ou même des Etats Membres, peuvent être ouverts à vos arguments. Lorsqu'ils font face à des amendements extrêmement complexes ou difficile à lire, ils vont avoir du mal à les porter eux-mêmes par après. Du coup, il faut vraiment se concentrer sur son ses priorités, et ça rejoint également les questions humaines et financières.

Plateforme européenne pour une mobilité durable

G : Quelle est la valeur ajoutée de rejoindre un tel groupe informel ? Que cherchiez-vous principalement en y adhérant ?

D'une part, parce qu'il n'y avait pas d'autres constructeurs. Ou du moins, pas au départ. Ça nous donnait une plateforme où faire entendre notre voix et pas juste celle de l'association, des plus gros constructeurs qui se font entendre plus facilement.

Ensuite, comme je l'ai dit précédemment, on travaille beaucoup avec les députés suédois et belges, mais là, cela nous intéressait car cela nous donnait accès à d'autres Eurodéputés, qui sont peut-être moins enclins à nous recevoir, car leur temps est limité et qu'ils reçoivent beaucoup de demandes (même si c'est le Parlement européen, les affinités nationales restent très fortes). Ou même d'avoir accès à la Commission, qui n'est pas toujours facilement accessible.

G : Pensez-vous que vous auriez pu unir vos forces avec d'autres membres des plateformes afin de faire des propositions conjointes sur des bases communes à la CE avant la publication de la révision ?

C : Non pas d'avoir des positions communes, vu qu'il y a énormément de carburants alternatifs. Surtout avec notre stratégie 100% électrique, le carburant c'est un petit peu secondaire chez nous (rires). On a plus réfléchi à l'inverse, en se disant « est-ce qu'ils allaient avoir un comportement conservateur qui pourrait potentiellement avoir un impact sur notre réputation ? » On a déjà posé plusieurs fois la question « pourquoi restez-vous chez ACEA, si voulez vraiment aller vers du 0 émissions, alors qu'ils défendent encore le moteur à combustion ? » On voulait éviter de relancer ce débat. Mais bon on verra avec la suite.

Après avoir des positions communes, non. Cela permet à chacun d'exprimer sa position. C'est toujours bon d'entendre ce qu'ils ont à dire. On en apprend toujours et cela pourrait nous servir à l'avenir.

English

1. ACEA – Petr Dolejsi

Introduction

G: Good morning, my name is Guillaume Baudour. I am a student of the Executive Master in EU Public Affairs and Communication at IHECS. I also work for Aliénor, which is a Brussels-based advisory agency, specialized in various EU policy domains such as transport.

First, could you please present yourself and the organization you represent?

P: My name is Petr, I work for ACEA, which is the association representing car principle car manufacturers in Europe – passenger cars, heavy-duty vehicles, buses, commercial vehicles. We are obviously located in Brussels and focused on policy issues relevant to transport sector. On my side sustainable policies in road transport, which means CO2 emissions, development of infrastructure, industrial policy, etc.

Context

G : So, some background information on the Alternative Fuels Infrastructure Directive. The latter was published in the EU Official Journal in 2014, with a transposition date into national legislation in 2016. This Directive establishes the standard regulation on the provision of alternative fuels infrastructure in the European Union. In fine, it aims at the decarbonisation of the transport sector.

To achieve this, the Directive relied on the establishment of National Policy Frameworks (NPFs), to be adopted and implemented by the Member States. In 2017, one year after the so-called date of transposition of the Directive into national legislation, the Commission noted in its Action Plan that the level of ambition and implementation of the Directive varied greatly among different capitals.

In this context, the Commission has decided to review the AFID in order to achieve the new targets set out by the EU's Green Deal, which aim to reduce CO2 emissions from the road transport sector by 90% by 2050. It also plans to have 30 million zero-emission vehicles on EU roads by 2030 and all vehicles - cars, coaches, vans and lorries - should be ZEVs by 2050, as set out in the Sustainable and Smart Mobility Strategy, presented last December.

Is your organization in line with these objectives? May I kindly ask what was the position of your organisation/sector/company ahead of the AFID revision? What was/were your goal(s)?

P: In the context of the Green Deal, this is something that we need to move ahead. **Indeed it has many consequences, how the industry is perceived.** I know that for a long time, we have had many excuses and we asked for some relief etc. I think now it is visible that it is changing a lot, also from other stakeholders.

As you must have noticed, we teamed-up with T&E, which is something that was never heard before. They feel that in a way we have delivered as the industry. But now, we are waiting on the infrastructure side. This “chicken-egg” question is not a question at all. I don’t care whether we are the egg or the chicken, because **our part is done.** We are waiting for the other and the second part is limiting the additional progress on the development of e-mobility.

So for us, this is really critical that this priority is on the top. We also feel a changing mindset in the Commission and with the stakeholders in this direction, which really want to push the Member States. It is vital to have a sufficient number of infrastructures. We do accept that most of the charging will be done at home or at the offices. But still, you need visible infrastructure.

We need a critical, visible infrastructure that is available for all stakeholders and citizens who know they can charge in whatever place in their country

G : On a scale from 1 to 10, how important would you rate the AFID revision for your organisation's interest?

P: 10. If you take a look at our website, we have launched two position papers. One on CO2 emissions and another one on AFID. In principle we are linking that together, because without infrastructure we cannot move forward with CO2 targets.

I guess you have also heard about the so-called "**conditionality**". That means that we, the industry, are ready to move ahead at a high ambition level, to reach the objectives the European Green Deal, **provided that we have enabling conditions**.

N°1 is definitely infrastructure. Because we feel that we are at the limit or even beyond, where we are able to deliver. But the visible infrastructure is not there. So, for us it's absolutely N°1, maybe even more than the CO2 regulations.

Lobbying

G: Have you engaged with the EU institutions in the framework of this revision? If so, how (Position paper, informal contact, trade associations)?

P: Standard mixture of all that you mentioned. You have your **external kitchen** that is visible – position papers, disseminating the ideas through the workshops or panels. Then the **internal kitchen**. In Brussels, you met with the officials, you talk, you explain.

In Brussels, it's about being the one that can **convince the policymakers with the right argument**. You have to make sure that your argument is solid, is robust.

You have to make sure you are a good partner: need to explain "that's what we are trying to do". From time to time, it is perceived as old fashion. It is lengthy as well. It takes some time. What we are trying to show to the policymakers is reality. It is about **fact-based argumentation** that is supported by experience that our customers are having. That's not like many NGOs are doing. We also present non-sexy topics and fact but that's reality.

So as you said, it's a mixture of techniques. But don't forget that **it is only a proposal**. So, once the proposal is out on the 14th of July, everything is forgotten and you are starting from the scratch, to influence the Parliament, the Council and again to the Commission within the interinstitutional negotiations.

G: From an institutional standpoint, who were the main targets of your lobbying strategy/advocacy campaigns? How would you define the latter?

P: Of course, the kickoff is on the side of the Commission, but the Commission is also listening to the others. I think it's also the work of the Member States, NGOs, also the Parliament. The weight is much stronger on the side of the Commission, NGOs, etc. I would say Brussels' bubble.

Once you are moving into the interinstitutional negotiations, to the Member States, capitals and MEPs. So, that's a slight twist.

G: How do you get in touch with capitals? Do national members do this work for you? While you work with their Permanent Representation, as they are based in Brussels?

As a part of ACEA, we have both the manufacturers which are ACEA members. But we also have national associations, which are some kind of hand, in their Member States.

As Secretariat based in Brussels, we try to shape the environment here in Brussels. While national associations do their work in their national constituencies.

G : Within the scientific literature on lobbying, two types of lobbying can be distinguished: internal lobbying (directly contacting decision-makers) or external lobbying (trying to raise public awareness so that public opinion will in turn have an influence on public decision-makers)? Did you choose the second option?

P: No, I think, through the time, you **identify who are the influencers**. Indeed, if the German association representing the car industry publishes a paper in a German Newspaper that interests the national government, then it'll appear in the Brussels' bubble.

It's a nice game, where you try to identify, who has a say and whatever possible link. For instance, we might be evolving in skills agenda and have an application for association of Greek automotive, which might be seen as a total non-sense given that automotive sector is non-existent in Greece but there is a very good university and they have a good link to JRC and DG CLIMA, and you see that at some point there is a channel if someone in Athens has a certain shape of mind, can shape JRC and DG CLIMA's views, suddenly you see that you also have shape opinions in Athens.

Therefore, it's about a **mapping of whomever can have a say**. According to that, you try to shape your strategy.

I think that sometimes it's overlaying what's happening in Brussels. Most of the time it's just about having the right arguments.

Then, of course, if you have been doing this for many years, you have reliable partners.

G: Then you try to target relevant audience to inform them?

P: In principle, if you focus on the Brussels media, it's rather simple. You have a couple media, then a couple of platforms. If you disseminate, then you are in and then you can shape.

But I don't think that **Brussels' bubble is a general public opinion**, you know. It is targeted group but always destined to a Brussels' ecosystem.

To shape public opinion Europe-wide, that would be enormously costly. With a big question mark: does it work? Because you have to target different nationalities? Public perception in the Netherlands is different than in Slovakia. So, this would be a campaign for billions.

If you focus on the Brussels bubble, it's a bit much broader and you can somehow shape opinions. Whereas if it is outside, you got to have targeted actions or argumentations, to select a number of stakeholders that are involved or are influential.

G : In your opinion, what are the main elements for a successful lobbying campaign? For example, focusing on certain institutional actors, on the stage of the legislative process where to exert this influence or is it only a matter of human and financial resources?

P: I think it is a combination of all these. If you are targeting the Brussels bubble's audience, that's why most of the industries are having their associations in Brussels.

They have their budget and that's what they are willing to spend in order to shape the Brussels' environment.

When it comes to the rest, you can have a very dedicated pan European campaign. For instance, 20 years ago, the chemical industry was launching the PR change and how the industry is perceived. It costs billions and yet, there are still producing the same things. However, before they were producing dirt industry and now they are providing solutions. Did it help? I don't know. That's the question, because you cannot measure the immediate impact. If you look at it from the perspective of a company, they are trying to measure it. Yet, do you do that? How you measure the legislative process? How do you measure that an idiot from the European Parliament proposes some non-sense that thrives? This is mission impossible. That leads to discussions between associations and the members. How to evaluate? Of course, you see certain progress. Ok, you have different positions from the beginning and at the end you are somewhere, but the process for 3 to 4 years. It's difficult to assess it. It depends on the patience of your members. Or assess in reality, some kind of a movement, to better or worst direction.

G: Last question about the position paper you made with T&E and BEUC. What was the main rationale behind this coalition building effort?

P: Content-wise, I think it is pretty straight-forward if you take a look at the position paper. Simply put, we would like to go back to the original proposal of the proposal: clear mandatory targets for the Member States, clear implementation, much higher figures that do correspond to CO2 ambitions.

Sustainable Mobility European Platform

G: Given that you are not part of it. Do you take part in other informal groups?

P: Yes, we are part of STF, which basically gathers all the stakeholders. Then, indeed those platforms are fine. But you must weigh in what they can bring to you. In the end, we already feel strong. Of course, we have the power of the industry behind us.

2. AVERE – Thomas Neumann

Introduction

G: Good morning, my name is Guillaume Baudour. I am a student of the Executive Master in EU Public Affairs and Communication at IHECS. I also work for Aliénor, which is a Brussels-based advisory agency, specialized in various EU policy domains such as transport.

First, could you please present yourself and the organization you represent?

T: My name is Thomas Neumann, I work as Policy Officer for AVERE, this European association for electromobility. This is the only association representing the entire electromobility value chain. We have a lot of national association as members, that represent the industry: from recharging to equipment manufacturers, but we also have corporate members, we have a strong foot in science, to the studies around electromobility and That's basically

Context

G: So, some background information on the Alternative Fuels Infrastructure Directive. The latter was published in the EU Official Journal in 2014, with a transposition date into national legislation in 2016. This Directive establishes the standard regulation on the provision of alternative fuels infrastructure in the European Union. In fine, it aims at the decarbonisation of the transport sector.

To achieve this, the Directive relied on the establishment of National Policy Frameworks (NPFs), to be adopted and implemented by the Member States. In 2017, one year after the so-called date of transposition of the Directive into national legislation, the Commission noted in its Action Plan that the level of ambition and implementation of the Directive varied greatly among different capitals.

In this context, the Commission has decided to review the AFID in order to achieve the new targets set out by the EU's Green Deal, which aim to reduce CO2 emissions from the road transport sector by 90% by 2050. It also plans to have 30 million zero-emission vehicles on EU roads by 2030 and all vehicles - cars, coaches, vans and lorries - should be ZEVs by 2050, as set out in the Sustainable and Smart Mobility Strategy, presented last December.

G: What was your position ex-ante the release of the revision?

T: We had a very intense process and a long discussion with members, and we had a position paper at the end. We haven't really used it so far because it was a bit too detailed for direct publication. We had a very detailed position; out of it we could picked up some elements now to analyze the current proposal and see where we are at the edges. I think among the big lines we discussed internally where we wanted to bind regulation so that's something we've got locally and we wanted to binding targets as well but beyond targets, we wanted to big focus also on user experience, interpretability, quality of infrastructures. It was important to us, we had a very intense debate on payment as well. The position among the membership should been standardized and it was very divergent, but we found a more compromised position at the end, it was a bit contested because there is a trade-off between users experience and board of industries in terms of requirements etc. We did discuss also future technologies so smart charging for example, wireless charging and we wanted to at least approach space for innovation. For the industry, to put in place whether there is a mature technologic framework

standard. Setting on standard and then scope for further standardization as the technology being mature. Overall, we wanted a regulation binding targets and users experience payment interpretability and that's in the general lines what we've got.

G: On a scale from 1 to 10, how important would you rate the AFID revision for your organisation's interest?

T: Solid, 9 to 10. It's the most important file that we worked on. It's the one file that really affects every single layer in our membership so really everyone was following the revision.

Lobbying

G: Have you engaged with the EU institutions in the framework of this revision? If so, how (Position paper, informal contact, trade associations)?

T: We're not necessarily part of trade association because we're kind of an industry association ourselves. We didn't do direct lobbying. We had a few events, webinars, that was one way we did engage. We signed a joined letter together with transport and some others on May, that was relatively last minute before the publication. We published a vision paper with our main points for the revision. That was mainly public open joined letter, position paper, it was not so much direct engagement.

G: Within the scientific literature on lobbying, two types of lobbying can be distinguished: internal lobbying (directly contacting decision-makers) or external lobbying (trying to raise public awareness so that public opinion will in turn have an influence on public decision-makers)? Did you choose the second option?

T: One thing that a bit on a middle, we're part of a sustainable transport forum of the commission which is an expert/stakeholder group where they collect input, it's not a public forum, so that's not direct 1 on 1 lobbying, it's a group of stakeholders the commission is gathering in. It's not direct lobbying, it's more technical expertise kind of approach. Otherwise, our lobbying of efforts was very much outside lobbying (open letters etc).

G: Do you have maybe paid content on social media?

T: Not directly. For the open letter, we tent to not pay further stuff. One big thing in lobbying has been forming coalitions because once we have an open letter with 3, 4 key stakeholders, we tend not have to pay, it's represented a kind of critical thing, important part of the EDA system. So yes, we tend no to pay for this kind of thing, that's different of cooperate lobbying where you might have the resources to pay an advert. We try to find coalition to get the interest of the media. It's not just cost effectiveness but also effectiveness of alliances.

G: So, in the phase 2 when the revision is out, you're going to engage in another advocacy campaign?

T: We have some technical details that we have to sought out and we're finalizing that. We're a membership organization so we always based what we do on what we receive input from our members. Basically, in the first step we're clarifying some questions with the commission because some things are a bit unclear to us. Then, it would be engaging with members states, national members for example certain provision on payments where they have to be balanced

in terms of practicability. To give one example on smart charging, there's an effective requirement that would mean for entering into fast station, we would need to be smart. Which is interesting but if we have to replace every charging point, that's not possible, that's a mass of effort. So these kind of technical details we tried to talk to any piece in our relevant committees. Our usual channels are public engagement position papers, open letters.

G : You said that you have national members, maybe do you use them to have some kind of leverage to get to national member states?

T: Definitely it helps via national members. They know their national decision-makers plus we have again limited resources here so we obviously can't force our members to do anything. We usually ask them if they would be willing to work together with us and we appreciate the input on this and we are always very happy to collaborate with them and it's making facilitating contact to national government and also pushing on the Brussels' level, that's something we try to do.

Sustainable Mobility European Platform

G : What is the added value to join such informal group? Do you think you gained easier access to decision-makers?

T: We're not part of informal groups. We're part of a variety of formal groups so the electrification lines, another formal commission forum, we're part of electromobility, which bring us to electromobility ecosystem. Informal no, we've obviously highlighted associations and we reach out where we try to engage so we've our contact within transport environment, within our membership and if we have an initiative where we think it aligns with other association.

3. European Biodiesel Board – André Paula Santos

Introduction

G: Good morning, my name is Guillaume Baudour. I am a student of the Executive Master in EU Public Affairs and Communication at IHECS. I also work for Aliénor, which is a Brussels-based advisory agency, specialized in various EU policy domains such as transport.

First, could you please present yourself and the organization you represent?

A: Hi, my name is André Paula Santos, I am Public Affairs Director of European Biodiesel Board. EBB is the association for companies producing biodiesel in the EU. We represent biodiesel producers using all feedstock: food/feed crops, waste, residues, and other innovative biogenic materials.

Context

G : So, some background information on the Alternative Fuels Infrastructure Directive. The latter was published in the EU Official Journal in 2014, with a transposition date into national legislation in 2016. This Directive establishes the standard regulation on the provision of alternative fuels infrastructure in the European Union. In fine, it aims at the decarbonisation of the transport sector.

To achieve this, the Directive relied on the establishment of National Policy Frameworks (NPFs), to be adopted and implemented by the Member States. In 2017, one year after the so-called date of transposition of the Directive into national legislation, the Commission noted in its Action Plan that the level of ambition and implementation of the Directive varied greatly among different capitals.

In this context, the Commission has decided to review the AFID in order to achieve the new targets set out by the EU's Green Deal, which aim to reduce CO₂ emissions from the road transport sector by 90% by 2050. It also plans to have 30 million zero-emission vehicles on EU roads by 2030 and all vehicles - cars, coaches, vans and lorries - should be ZEVs by 2050, as set out in the Sustainable and Smart Mobility Strategy, presented last December.

A: We are in line with the overall objectives of addressing climate change and reducing emissions. Yet, AFID is addressing electrification and the set-up of charging infrastructure, other alternative fuels like biogas. From my point of view it does not change much.

It's true that it's ambitious, but we have to be realistic as well. If they want to have more ambitions, that's fine. But, it does not affect us that much.

One thing that is crucial for us, there is a **definition** in the present directive, of what are **alternative fuels**. Of course, we want this new Directive to continue to include biofuels as well. The definition of alternative fuels should not change. This a point that we feel very strongly about and we have had many discussions with other stakeholders: **This Directive should not change what it considers to be alternative fuels.**

G : On a scale from 1 to 10, how important would you rate the AFID revision for your organisation's interest?

A: 2. For us AFID has a limited impact. It does not have the same impact on us as it does on alternative fuels, which require a new infrastructure. In a sense, when it comes to biofuels, we can use the existing infrastructure. We are involved but we are not the central element of the AFID.

Lobbying

G : Have you engaged with the EU institutions in the framework of this revision? If so, how (Position paper, informal contact, trade associations)?

A: We are part of the Sustainable Transport Forum (STF), which is a group from the European Commission that addresses AFID very much.

We have sent joint statement to the European Commission making it clear with other stakeholders – such as, LPG UPEI- that the present definition should be remain unchanged.

G: From an institutional standpoint, who were the main targets of your lobbying strategy/advocacy campaigns? How would you define the latter?

A: At this stage, we only got in touch with the Commission on this file, especially DG MOVE on this file. Once the proposal of revision is out, we will focus on the European Parliament and the Member States.

When it comes the European Parliament, we perform a mapping of the relevant MEPs and then we engage with them via meetings. Before contacting them, we make sure to be prepared with our position papers and our material to present our arguments.

With regards to the Council, we make use of national Members' associations. While we work with Permanent Representations as we are based in Brussels.

G : Within the scientific literature on lobbying, two types of lobbying can be distinguished: internal lobbying (directly contacting decision-makers) or external lobbying (trying to raise public awareness so that public opinion will in turn have an influence on public decision-makers)? Did you choose this second option at EBB?

A: We do a bit of **general communication** as well, putting content on different social media - LinkedIn, Twitter, Facebook, etc.-. Yet, it is mostly internal lobbying, with European institutions.

Given that AFID is not a central topic for us, we mention it during our meetings with EU officials, but not as a primary concern. It is **part of a broader discussion.**

G : In your opinion, what are the main elements for a successful lobbying campaign? For example, focusing on certain institutional actors, on the stage of the legislative process where to exert this influence or is it only a matter of human and financial resources?

A: As an association, we focus on all the files that have an impact on us. 100% of our budget is allocated to Public policy monitoring and lobbying in Brussels, whether it is with the Commission, Council or Parliament: preparing a position paper, engaging them in meetings, getting a feedback from our members to the main problems they have. It is usually something that you do on the multiple files that you work on.

Sustainable Mobility European Platform

G: Do you know the Sustainable Mobility European Platform? Are you part of it?

A: Yes, I have heard about this platform about year ago. That's something that could consider to join yes.

4. NGVA – Martina Conton

Introduction

G: Good morning, my name is Guillaume Baudour. I am a student of the Executive Master in EU Public Affairs and Communication at IHECS. I also work for Aliénor, which is a Brussels-based advisory agency, specialized in various EU policy domains such as transport.

First, could you please present yourself and the organization you represent?

M : Hi, my name is Martina Conton, I am Senior Policy Manager at NGVA. I take care of the “policy side”: I guide the advocacy activities and coordinate lobbying, with my members but also with external stakeholders when we work in coalition. NGVA a gas & biogas association. We represent the specific use of methane & biomethane in car transport. It’s a pretty special association, because you have in our membership, the whole supply chain of the use of gas. From national TSOs & DSOs, transport retailers and then -consumption part of the supply chain- refueling stations, those that are building equipment for the car, and ultimately car manufacturers.

Context

G : So, some background information on the Alternative Fuels Infrastructure Directive. The latter was published in the EU Official Journal in 2014, with a transposition date into national legislation in 2016. This Directive establishes the standard regulation on the provision of alternative fuels infrastructure in the European Union. In fine, it aims at the decarbonisation of the transport sector.

To achieve this, the Directive relied on the establishment of National Policy Frameworks (NPFs), to be adopted and implemented by the Member States. In 2017, one year after the so-called date of transposition of the Directive into national legislation, the Commission noted in its Action Plan that the level of ambition and implementation of the Directive varied greatly among different capitals.

In this context, the Commission has decided to review the AFID in order to achieve the new targets set out by the EU’s Green Deal, which aim to reduce CO2 emissions from the road transport sector by 90% by 2050. It also plans to have 30 million zero-emission vehicles on EU roads by 2030 and all vehicles - cars, coaches, vans and lorries - should be ZEVs by 2050, as set out in the Sustainable and Smart Mobility Strategy, presented last December.

Is your organization in line with these objectives?

M: Regarding the objectives of climate neutrality, definitely this association is moving in this direction. We very much support the actions of the European Commission that are currently in discussion right now.

Specifically, when it comes to the objectives to reach 0 emissions. The problem in there, is how to define 0 emissions. Currently 0 emissions is intended at the tail-pipe. So indirectly, it refers to electric vehicles or pure hydrogen (not blended hydrogen).

So, the main concern of NGVA is the definition of “0 emissions”. The right way to consider emissions should be expanded to the “Well-to-Wheel”. It should not only take into consideration the emissions at the consumption point, but also at the production point. In this way, you can start actually considering an overall climate impact & footprint.

“Well-to-Wheel” is one of the steps to have a more in-depth assessments of ambition, which would be the **life cycle analysis**. So, not only taking into consideration the emissions of the fuels per se –how it is produced- But the emissions that comes from the entire that is put together -so the moment that it is sent to dismantling-.

The overall target is in line with our objectives; however the definition is not matching the facts that in terms of emissions.

G : On a scale from 1 to 10, how important would you rate the AFID revision for your organisation's interest?

M: The importance is very high for two elements, So I would say between 8 and 9.

First of all, because in the directive, there is a **definition** of what is considered an alternative fuel. That's a key definition given that this part is very often referred to in other piece of legislations. So, if you are keen with this definition, it means that you might also have some positive readings elsewhere.

Secondly, regarding the **uptake of the technology itself**. AFID has been fundamental to have a good infrastructure network around Europe. What we can see after these number of years in the implementation, is that good work has been done, but the work is not completed. In the sense that some Member States still continue investing, to complement these networks, especially in the Eastern part of Europe.

On the other hand, it's true that each Member State has its own strategy to decarbonize and to take advantage of the different energy mix and resources that they have. But that's also the reason why the situation across Europe is not even.

Nevertheless, we think the Directive is absolutely important. At this stage, not only to further **promote this technology, but also to maintain the share of market**. And the share of market has been reached so far.

Lobbying

G : Have you engaged with the EU institutions in the framework of this revision? If so, how (Position paper, informal contact, trade associations)?

M: There are multiple channels. I would say that NGVA has been contacted indirectly by the European Commission multiple times, through consultants and consultancy hired to gather figures and data, regarding the implementation side. This is one side on how to influence.

Then, there are the public consultations. We have formalized a position paper through the public consultation

We have also reached out to the experts in the Commission who are in charge of taking data and figures to draft the new proposal.

G: From an institutional standpoint, who were the main targets of your lobbying strategy/advocacy campaigns? How would you define the latter?

M: The usual way of proceeding **before the proposal is out**, the Commission has a **margin of influence**. Once the proposition is out, the power is in the hand of Member States and the European Parliament. So, then we will switch to the relevant MEPs that are going to have an active role in finding the details of changes that the European Parliament will introduce.

Nevertheless, **activities with the European Parliament has already started.** Sometimes, the topic of AFID is brought up in a wider discussion regarding mobility. In this phase, where we don't have any legislative file of our interest, we entertain meetings with MEPs to let our technology be known and in this broader discussion, elements regarding infrastructures are also touched upon.

G : Within the scientific literature on lobbying, two types of lobbying can be distinguished: internal lobbying (directly contacting decision-makers) or external lobbying (trying to raise public awareness so that public opinion will in turn have an influence on public decision-makers)? Did you choose this second option at NGVA?

M: Yes, I would say through **paid media** that we have integrated into our strategy. If you dig into EURACTIV. You would see that we have a dedicated article to infrastructure, to celebrate some important objectives. It's **not the main elements of the strategy, also because the target is not defined.** We don't know who this content is going to feed. It's a way to give visibility, but the target is blurred. It's just to give a little bit of echo to important milestones that have been reached. That's how we have used the media.

G: Could it also be linked to the fact that this file is a quite "niche" topic? It is thus harsh to interest the general public...

M : It's quite a dry topic. You cannot really generate a journalistic story and narrative around the Deployment of the Alternative Fuels Infrastructure Directive revision. That's why we usually use outside lobbying to opportunity to celebrate some important milestone. In that case, you can create some visuals, you can provide somehow the trend, showing how the industry is growing. But besides this, the infrastructure per se, is functional to the vehicles. It's clear the two things need to go in parallel, but for natural gas and renewable gas, it's fundamental to focus on those that are touching upon CO2 emissions.

G : In your opinion, what are the main elements for a successful lobbying campaign? For example, focusing on certain institutional actors, on the stage of the legislative process where to exert this influence or is it only a matter of human and financial resources?

M : I would say the first one. Targeting the right person. Also because we are quite a small association and our human and financial resources are limited. We cannot envisage a long communication campaign.

Than I would say it's also about the right data and communicating to the right person.

Sustainable Mobility European Platform

G : What is the added value to join such informal group? Do you think you gained easier access to decision-makers?

M: We decided to join because we wanted to have **access to a cluster of MEPs** at the same time. In terms of cost-efficiency, not only financially speaking, but also in terms of time, it's very good.

We have been invited to one meeting. It's very straightforward and it's a nice platform that allows us to have extra contacts with MEPs, that we might develop bilaterally after the meeting.

Another good point is the **insights** that we got. Sometimes there are participants from the **European Commission**. At this stage, you can have an open and frank conversation with officers and allows to have information compared to other associations, that we can share with other members.

Eventually, the third point is that **other members** of the platforms do not necessarily belong to the same technology and do not belong to the stream of thoughts. This increases the level of credibility.

G : Do you think you could have joined forces with other members of the platforms in order to make joint proposals on common grounds to the EC ahead of the release of the revision?

M: Could be, but already known before joining the meeting.

G: Did you know them beforehand?

M: Yes, sometimes it's the result of working in coalition, networking in Brussels.

Other ones, easy to assume the position of other stakeholders given the technology they promote.

Annex III

The interest groups included stakeholders' representatives of:

Alternative Fuels actors

- ePURE: European renewable ethanol producers. It speaks for 35 member companies and associations, with around 50 plants across the EU and UK, accounting for about 85% of EU renewable ethanol production.
- NGVA: Natural & bio Gas Vehicle Association. It promotes the use of natural and renewable gas as a transport fuel, representing 114 members from 27+4 countries

Biofuel actors

- EEB: European Biodiesel Board. The EBB is the association for companies producing biodiesel (HVO and FAME) in the EU, representing biodiesel producers using all feedstocks: food/feed crops, waste, residues, and other innovative biogenic materials.

Car manufacturers

- Volvo Car Corporation. It represents the interest of Volvo cars at European level.
- ACEA: European Automobile Manufacturers' Association. It is the voice of automobile industry, uniting Europe's 15 major car, truck, van and bus makers.

Infrastructure providers

- UPEI: Europe's Independent Fuel Suppliers. It represents nearly 2,000 European importers and wholesale/retail distributors of energy for the transport and heating sectors, supplying Europe's customers independently of the major energy producers.

NGOs

- AVERE: European Association for Electromobility. It is the only European association representing and advocating for electromobility on behalf of the industry, academia, and EV users at both EU and national levels.
- BEUC: European Consumers Organisation. It is the umbrella group for 46 independent consumer organisations from 32 countries. Their main role is to represent them to the EU institutions and defend the interests of European consumers.
- T&E: Transport & Environment. It is non-profit organisation and politically independent that strives for a zero-emission mobility system that is affordable and has minimal impacts on health, climate and environment. It collaborates with their 63 national member and supporter organisations in 24 countries across Europe. All together their members and supporters represent more than 3.5 million people.

Annex IV

Required number of charging points for passenger cars and vans according to ACEA, BEUC and T&E (2021):

The number of public charging points per Member State (PCP_i) is defined as follows for both 2024 and 2029:

$$PCP_i = \alpha_i \times GDO$$

where:

GDO is the European Green Deal objective for public charging infrastructure deployment brought forward by a year: one million in 2024 and three million in 2029.

α_i is the allocation key of Member State i , defined as:

$$\alpha_i = \frac{\frac{1 - APC_i}{APC_{average}} \times \frac{S_i}{Stotal} \times \frac{EVS_i}{EVSAverage} \times \frac{D_i}{D_{average}}}{\sum_{i=1}^{27} \frac{1 - APC_i}{APC_{average}} \times \frac{S_i}{Stotal} \times \frac{EVS_i}{EVSAverage} \times \frac{D_i}{D_{average}}}$$

with:

APC_i is the access to private charging in country i ,
 $APC_{average}$ is the average access to private charging in the EU,
 S_i is the total number of passenger cars sold in country i ,
 $Stotal$ is the total number of passenger cars sold in the EU,
 EVS_i is the share of sales for electric cars in 2020 in country i ,
 $EVSAverage$ is the average share of sales for electric cars in 2020 in the EU,
 D_i is the average annual distance driven by passenger cars in country i ,
 $D_{average}$ is the average annual distance driven by passenger cars in the EU,

Member States	2024	2029
Austria	23,948	74,193
Belgium	37,566	114,254
Bulgaria	803	7,174
Croatia	588	5,252
Cyprus	141	1,219
Czech Rep.	3,531	32,885
Denmark	30,834	67,408
Estonia	580	5,276
Finland	19,600	38,240
France	206,587	552,464
Germany	398,733	1,030,165
Greece	2,281	20,853
Hungary	3,397	17,927
Ireland	9,242	30,699
Italy	54,662	350,782
Latvia	621	4,493
Lithuania	965	8,699
Luxembourg	2,652	7,474
Malta	97	866
Netherlands	76,852	149,963
Poland	4,035	36,894
Portugal	22,762	53,695
Romania	1,102	10,172
Slovakia	888	8,305
Slovenia	888	6,880
Spain	37,966	214,341
Sweden	58,681	149,424
Total	1,000,000	3,000,000

