



Bruxelles, den 19. november 2021
(OR. en)

13896/21

**Interinstitutionel sag:
2021/0223(COD)**

**TRANS 673
CLIMA 373
ECOFIN 1090
AVIATION 282
MAR 212
ENV 875
ENER 494
CODEC 1473
IND 347
COMPET 818**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 12495/21 + REV1
Komm. dok. nr.:	COM(2021) 559 final
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU. – Situationsrapport/orienterende debat

Formandskabet har planlagt en situationsrapport og orienterende debat om ovennævnte forslag på samlingen i TTE-Rådet (Transport) den 9. december 2021. For at orientere ministrene om de hidtidige fremskridt og styre drøftelsen om de næste skridt har formandskabet udarbejdet en situationsrapport (bilag I) og spørgsmål til den orienterende debat (bilag II).

De Faste Repræsentanters Komité/Rådet opfordres til at notere sig situationsrapporten i bilag I. Rådet opfordres til at behandle spørgsmålene i bilag II.

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde den 14. juli 2021 Europa-Parlamentet og Rådet forslaget til forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer som led i "Fit for 55"-pakken¹, der har til formål at gøre EU's klima-, energi-, arealanvendelses-, transport- og beskatningspolitikker egnede til at nå EU's mål om en nettoreduktion på mindst 55 % af EU's egne drivhusgasemissioner senest i 2030 i forhold til 1990.

Formålet med "Fit for 55"-pakken er at opfylde målene i den europæiske klimalov², for grundlæggende at omdanne økonomien og samfundet til en mere retfærdig, grønnere og mere fremgangsrig fremtid. Det er afgørende at reducere emissionerne i det næste årti, hvis Europa skal blive verdens første klimaneutrale kontinent senest i 2050, og den europæiske grønne pagt skal blive til en realitet.

For at nå målet om at bringe EU på en kurs mod klimaneutralitet senest i 2050 vil det være nødvendigt at reducere transportsektorens emissioner med ca. 90 %. Ovennævnte forslag vil spille en afgørende rolle i denne omstilling, da dets hovedformål er at støtte en EU-dækkende etablering af offentligt tilgængelig opladnings- og optankningsinfrastruktur for alternative brændstoffer inden for vejtransport, luftfart og transport ad vandvejen.

Formålet med dette forslag er

- (i) at sikre, at der er et tilstrækkeligt infrastrukturnet til (gen)opladning eller (gen)optankning af vejkøretøjer eller fartøjer med alternative brændstoffer
- (ii) at tilvejebringe alternativer til anvendelsen af motorer om bord (drevet af fossile brændstoffer) til fartøjer, der ligger ved kaj, eller stationære luftfartøjer og
- (iii) at sikre fuld interoperabilitet og brugervenlighed i infrastrukturen.

¹ Pakken består af tolv forslag fra Kommissionen inden for energi, miljø, beskatning, handel og transport. Der ventes stadig yderligere forslag på det energipolitiske område inden årets udgang. Tre lovgivningsforslag har direkte relation til transportpolitikken: ovennævnte forslag, "ReFuel Aviation" og "FuelEU Maritime".

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

Ovennævnte forslag hænger sammen med andre forslag i "Fit for 55"-pakken. Navnlig hænger dette forslag tæt sammen med forslaget til revision af forordningen om præstationsnormer for bilers og varevognes CO₂-emissioner og forslaget til revision af forordningen om præstationsnormer for tunge køretøjers CO₂-emissioner, som forventes i 2022. Hastigheden, hvormed ladepuljer og tankstationer etableres, og hvor interoperable og brugervenlige de er, vil påvirke udbredelsen af nul- og lavemissionskøretøjer. Samtidig hænger AFIR sammen med "FuelEU Maritime", men er også relevant for emissionsreduktioner inden for luftfarten. Desuden definerer forslaget alternative brændstoffer i overensstemmelse med bestemmelserne i forslaget til revision af direktivet om vedvarende energi.

II. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER

Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg for dette forslag og Ismail Ertug (DE, S&D) som ordfører.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget har endnu ikke vedtaget deres udtalelser om forslaget.

III. ARBEJDET I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER

Under det slovenske formandskab er ovennævnte forslag blevet behandlet på en lang række møder i Gruppen vedrørende Transport - Intermodale Spørgsmål og Net. Til dato er der blevet afsat 14 møder helt eller delvist til at gennemgå konsekvensanalysen og de enkelte artikler i forslaget og til at behandle og drøfte et konsolideret kompromis fra formandskabet³.

Desuden er AFIR-forslaget blevet behandlet som led i en bredere udveksling af synspunkter om de tre transportrelaterede sager i "Fit for 55"-pakken, som fandt sted på mødet i De Faste Repræsentanters Komité den 12. november 2021.

Spørgsmålet om infrastruktur for alternative brændstoffer blev også drøftet på det uformelle ministermøde i Slovenien i september 2021.

³ ST 12495/21.

Det slovenske formandskab har også udarbejdet en rapport (ST 13977/21) med det formål at give en samlet status og et overblik over hidtidige fremskridt, ikke kun med dette forslag, men generelt med "Fit for 55"-pakken. Rapporten fokuserer på de horisontale aspekter, såsom indbyrdes forbindelser mellem forslagene, og de vigtigste spørgsmål, der indtil videre er rejst under drøftelserne. Denne rapport er blevet omdelt til alle rådssammensætninger med ansvar for de forskellige forslag i pakken som baggrundsdokument.

IV. DE VIGTIGSTE POLITISKE SPØRGSMÅL OG FREMSKRIDT

Drøftelsen har vist, at der er bred opbakning til forslagetets mål og principielle tilgang. Det har imidlertid også vist sig, at forslaget er komplekst på grund af tekniske aspekter og forskellige politiske synspunkter. Også fordi visse aspekter afhænger af den fremtidige udvikling, som ikke altid er let at forudse i sin fulde udstrækning, f.eks. definitionen af byknudepunkter i den forventede revision af TEN-T-forordningen. Der er således brug for mere tid til en ordentlig behandling heraf.

Gennemgangen af forslaget har vist, at det er vigtigt at sikre, at brugerne kan regne med kapaciteten og tilgængeligheden af tilstrækkelig infrastruktur til alternative brændstoffer, inden de beslutter at købe og anvende køretøjer eller fartøjer, der anvender alternative brændstoffer. Etableringen af infrastruktur til (gen)opladning eller (gen)optankning skal fremskyndes for at følge den forventede salgshastighed for sådanne køretøjer og fartøjer, ellers vil disse køretøjer og fartøjer ikke kunne markedsføres, og deres udbredelse vil blive forsinket. Det er lige så vigtigt at tilvejebringe rene alternativer for fartøjer drevet af fossile brændstoffer, der ligger ved kaj i havne, og for luftfartøjer i kommerciel brug, der er stationære ved gaten eller på yderplaceringer.

Behandlingen viser endvidere, at der er brug for mere tid til at analysere detaljerne i forslaget fuldt ud på grundlag af alle underbyggende undersøgelser, der endnu ikke er offentligt tilgængelige. Desuden er der behov for yderligere arbejde for at finjustere de tekniske krav og få et bedre overblik over udviklingen af fremtidige standarder, navnlig for bedre at forstå den fremtidige udvikling på markedet for tunge køretøjer til vejtransport.

Der er blevet drøftet forskellige muligheder med hensyn til ad hoc-betalinger og roaming. Ad hoc-betaling ses som en vigtig funktion, der bør være tilgængelig ved ladestander og kan supplere de kontraktbaserede betalinger for opladning og optankning på offentligt tilgængelig infrastruktur.

Medlemsstaterne forstår vigtigheden af at overvåge udviklingen af både den nuværende og den fremtidige teknologi. Dette vil også være vigtigt for at afgøre, hvornår og hvordan lovgivningen skal ajourføres i lyset af markedsudviklingen og den teknologiske innovation. Det vil imidlertid være vigtigt at finde en balance mellem detaljeringsgraden af sådanne nationale politikrammer og hyppigheden af ajourføringer heraf.

V. **KONKLUSIONER**

På grundlag af det hidtidige arbejde drager formandskabet følgende konklusioner:

1. Medlemsstaterne er generelt enige i forslagets mål.
2. Specifikke aspekter kræver dog yderligere arbejde og overvejelser:
 - særlige omstændigheder i medlemsstaterne i forbindelse med trafiktæthed og geografisk dækning
 - ambitionsniveauet for hver transportform og de forskellige segmenter
 - krav til betalingstjenester, både for opladning og optankning af køretøjer til vejtransport
 - de nationale politiske rammer og hvordan man sikrer merværdien af rapportering om disse planer.
3. Selv om formandskabet mener, at den første kompromistekst er et vigtigt skridt, er yderligere arbejde således nødvendigt for at gøre væsentlige fremskridt med dette forslag.

I lyset af ovenstående opfordres De Faste Repræsentanters Komité og Rådet til at notere sig denne situationsrapport om arbejdet med den foreslåede revision af forordningen om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

Under det slovenske formandskab er forslaget og konsekvensanalysen blevet grundigt analyseret i Gruppen vedrørende Transport - Intermodale Spørgsmål og Net. Den overordnede drøftelse viste, at medlemsstaterne tillægger dette forslag væsentlig betydning. Ikke desto mindre er der brug for nøje opmærksomhed og yderligere undersøgelse på grund af dets særdeles tekniske karakter, visse bestemmelsers politiske kompleksitet og de forskellige omstændigheder samt markedsudviklingen.

I betragtning af en af udfordringerne ved dette forslag opfordres medlemsstaterne til at dele deres synspunkter om ikke kun, men navnlig:

- Hvordan de ser indfasningen og markedsudbredelsen af segmentet for tunge køretøjer drevet af alternative brændstoffer.*
- Hvordan de agter at følge de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af offentlig og privat infrastruktur til opladning og optankning af tunge køretøjer.*
- Vil de gerne se specifikke incitament eller foranstaltninger, der kan bidrage til at fremme en hurtigere integration i den daglige drift af tunge køretøjer drevet af alternative brændstoffer og dermed bidrage til den ekstra indsats, der kræves for at nå det mellemliggende mål om at reducere drivhusgasemissionerne senest i 2030?*
