



Bryssel den 19 november 2021  
(OR. en)

13896/21

---

---

**Interinstitutionellt ärende:  
2021/0223(COD)**

---

---

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

## **RAPPORT**

---

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Föreg. dok. nr:	ST 12495/21 + REV1
Komm. dok. nr:	COM(2021) 559 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU - Lägesrapport/riktlinjedebatt

---

*Ordförandeskapet har planerat en lägesrapport och en riktlinjedebatt om ovannämnda förslag vid mötet i transporrådet den 9 december 2021. För att informera ministrarna om de framsteg som hittills gjorts och för att styra diskussionen om de kommande stegen har ordförandeskapet utarbetat en lägesrapport (bilaga I) och frågor inför riktlinjedebatten (bilaga II).*

*Coreper/rådet uppmanas att notera lägesrapporten i bilaga I. Rådet uppmanas att behandla de frågor som anges i bilaga II.*

**I. INLEDNING**

Kommissionen förelade ett förslag till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen för Europaparlamentet och rådet den 14 juli 2021 som en del i 55 %-paketet<sup>1</sup>, som syftar till att anpassa EU:s klimat-, energi-, markanvändnings-, transport- och skattepolitik för att uppnå EU:s mål om en inhemsk nettominskning senast 2030 på minst 55 procent av växthusgasutsläppen jämfört med 1990.

Målet med 55 %-paketet är att uppnå de mål som överenskommits i den europeiska klimatlagen<sup>2</sup> för att i grunden förändra ekonomin och samhället för en rättvisare, grönare och mer gynnsam framtid. Att minska utsläppen under nästa årtionde är avgörande för att Europa ska bli världens första klimatneutrala världsdelen senast 2050 och för att den europeiska gröna given ska bli verklighet.

För att uppnå målet att EU ska bli klimat neutralt senast 2050 krävs en minskning på cirka 90 % av utsläppen från transportsektorn. Ovannämnda förslag skulle spela en avgörande roll i denna omvandling, eftersom dess huvudsyfte är att stödja en unionsomfattande utbyggnad av allmänt tillgänglig laddnings- och tankningsinfrastruktur för alternativa bränslen inom väg-, luftfarts- och vattenvägssektorn.

Syftet med detta förslag är trefaldigt:

- (i) att säkerställa att det finns ett tillräckligt infrastrukturnät för laddning eller tankning av vägfordon eller fartyg med alternativa bränslen,
- (ii) att erbjuda alternativ till användning av motorer ombord (som drivs med fossila bränslen) för fartyg i hamn eller stillastående luftfartyg, och
- (iii) att säkerställa infrastrukturens fullständiga driftskompatibilitet och användarvänlighet.

---

<sup>1</sup> Paketet består av tolv kommissionsförslag på områdena energi, miljö, beskattning, handel och transport; ytterligare förslag på energipolitikens område väntas fortfarande före årets slut. Tre lagstiftningsförslag är direkt kopplade till transportpolitiken: det ovannämnda, RefuelEU Aviation och FuelEU Maritime.

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

Ovanstående förslag har kopplingar till andra förslag i paketet 55 %-paketet. I synnerhet är detta förslag starkt kopplat till förslaget om en översyn av förordningen om utsläppsnormer för koldioxid för personbilar och lätta lastbilar och förslaget om en översyn av förordningen om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från tunga fordon som planeras för 2022 e. Tempot för utbyggnaden av laddningspooler och tankstationer samt deras driftskompatibilitet och användarvänlighet kommer att påverka användningen av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon. Samtidigt har förordningen om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen kopplingar till FuelEU Maritime, och även betydelse för utsläppsminskningen inom luftfarten. Dessutom definieras alternativa bränslen i enlighet med bestämmelserna i förslaget till översyn av direktivet om förnybar energi.

## **II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER**

Europaparlamentet har utsett utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott för detta förslag och Ismail Ertug (DE, S&D) till föredragande.

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén har ännu inte antagit sina yttranden om förslaget.

## **III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN**

Under det slovenska ordförandeskapet har ett betydande antal möten i arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät behandlat ovannämnda förslag. Hittills har fjorton möten helt eller delvis ägnats åt granskning av konsekvensbedömningen, granskning av förslaget artikel för artikel samt behandling och diskussion om ett konsoliderat kompromissförslag från ordförandeskapet<sup>3</sup>.

Förslaget till förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen behandlades dessutom inom ramen för en bredare diskussion om de tre transportrelaterade ärendena i 55 %-paketet som hölls vid Corepers möte den 12 november 2021.

Frågan om infrastruktur för alternativa bränslen togs också upp vid det informella ministermötet i Slovenien i september 2021.

---

<sup>3</sup> Dok. ST 12495/21.

Det slovenska ordförandeskapet utarbetade även rapporten i dok. ST 13977/21 som syftar till att ge en övergripande lägesrapport och en översikt över de framsteg som gjorts inte bara med detta förslag utan överlag med 55 %-paketet. Rapporten är inriktad på paketets övergripande aspekter, såsom kopplingarna mellan förslagen och de viktigaste frågor som hittills tagits upp i diskussionerna. Denna rapport har delats ut till alla rådskonstellationer som ansvarar för paketets olika förslag som bakgrundsdocument.

#### **IV. DE VIKTIGASTE POLITISKA FRÅGORNA OCH FRAMSTEGEN**

Diskussionen har visat att det finns ett brett stöd för förslagens mål och principiella strategi. Den har dock också visat att förslaget är komplicerat på grund av tekniska aspekter och olika politiska ståndpunkter. Vissa aspekter är beroende av framtida utveckling som inte alltid är lätt att förutse fullt ut, till exempel definitionen av urbana knutpunkter i den förväntade översynen av TEN-T-förordningen. [För en ordentlig granskning av förslaget krävs därför mer tid.

Granskningen av förslaget har visat att det är viktigt att se till att användarna kan vara säkra på kapacitet och tillgång till tillräcklig infrastruktur för alternativa bränslen innan de beslutar sig för att köpa och använda fordon eller fartyg som drivs med alternativa bränslen. Utbyggnaden av infrastruktur för laddning eller tankning måste påskyndas för att följa den förväntade försäljningstakten för sådana fordon och fartyg, annars kommer dessa fordon och fartyg inte att vara säljbara och användningen av dem kommer att försenas. Det är lika viktigt att tillhandahålla rena alternativ för fossildrivna fartyg som står i hamn och för kommersiella luftfartyg som är stationerade vid gater eller på remoteplatser (outfield position).

Av granskningen framgår också att det krävs mer tid för att fullt ut analysera detaljerna i förslaget på grundval av alla stödjande studier som ännu inte är offentligt tillgängliga. Dessutom krävs mer arbete för att finjustera de tekniska kraven och få en bättre överblick över utvecklingen av framtida standarder, särskilt för att bättre förstå den framtida utvecklingen på marknaden för fordon inom segmentet tunga vägtransporter.

Olika möjligheter när det gäller engångsbetalningar och roaming har diskuterats. Engångsbetalning ses som en viktig funktion som bör finnas tillgänglig vid laddningsstationer och skulle kunna komplettera kontraktbaserade betalningar för laddning och tankning på allmänt tillgänglig infrastruktur.

Medlemsstaterna förstår vikten av att övervaka utvecklingen av både den nuvarande och den framtida tekniken. Detta blir också betydelsefullt för att avgöra när och hur lagstiftningen kan komma att behöva uppdateras med hänsyn till marknadsutveckling och tekniska innovationer. Det är dock viktigt att hitta en balans mellan detaljnivån i sådana nationella politiska ramar och hur ofta de uppdateras.

## V. SLUTSATSER

På grundval av det arbete som hittills har utförts drar ordförandeskapet följande slutsatser:

1. Medlemsstaterna ställer sig i stort sett bakom förslagets mål.
2. Särskilda aspekter kräver dock ytterligare arbete och överväganden:
  - särskilda omständigheter i medlemsstaterna i fråga om trafiktäthet och geografisk täckning,
  - ambitionsnivån för vart och ett av trafikslagen och de olika segmenten,
  - krav avseende betaltjänster, både för laddning och tankning av vägtransportfordon,
  - de nationella politiska ramarna och hur man kan säkerställa mervärdet av rapportering om dessa planer.
3. Ordförandeskapet anser att den första kompromisstexten är ett viktigt steg, men det krävs ytterligare arbete för att göra betydande framsteg med detta förslag.

Mot bakgrund av ovanstående uppmanas Coreper och rådet att notera denna lägesrapport om arbetet med den föreslagna översynen av förordningen om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen.

*Under det slovenska ordförandeskapet har förslaget och dess konsekvensbedömning grundligt analyserats i arbetsgruppen för intermodala transporter och transportnät. Den övergripande diskussionen visade att medlemsstaterna fäster stor vikt vid detta förslag. Den mycket tekniska karaktären, den politiska komplexiteten av vissa bestämmelser och de olika omständigheterna och marknadsutvecklingen kräver dock noggrann uppmärksamhet och ytterligare granskning.*

*Med tanke på en av utmaningarna med detta förslag uppmanas medlemsstaterna att dela med sig av sina synpunkter inte bara, utan i synnerhet på följande områden:*

- Hur ser de på infasningen och marknadsintroduktionen inom segmentet tunga fordon som drivs med alternativa bränslen?*
- Hur planerar de att följa de framsteg som gjorts i genomförandet av offentlig och privat infrastruktur för laddning och tankning av tunga vägfordon?*
- Har de förslag på särskilda incitament eller åtgärder som skulle kunna bidra till att underlätta en snabbare integrering i den dagliga verksamheten av tunga fordon som drivs med alternativa bränslen och därmed bidra till de extra insatser som krävs för att uppnå delmålet att minska utsläppen av växthusgaser senast 2030?*

---