



Infrastrukturdepartementet

Ministerrådsmöte TTE med EU:s transportministrar den 9 december 2021

Kommenterad dagordning

1. Godkännande av dagordningen
2. A-punkter

Lagstiftningsöverläggningar

3. Översikt av Fit for 55-paketet

Vilken typ av behandling förväntas: Lägesrapport

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Den 14 juli presenterade kommissionen sitt lagstiftningspaket ”Fit for 55”. Paketet syftar till att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030, att minska EU:s nettoutsläpp med minst 55 procent jämfört 1990 års nivåer, samt att uppnå klimatneutralitet senast 2050. Fit for 55-paketet innehåller sammanlagt 13 förslag, varav åtta gäller befintliga rättsakter och fem är nya. Förslagen omfattar bland annat områdena klimat, energi, bränslen, fordon, transporter, byggnader samt markanvändning och skogsbruk. Till rådsmötet 9 december har ordförandeskapet förberett en lägesrapport (st.13977/21).

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen avser notera lägesrapporten och välkomna det slovenska ordförandeskapets arbete under hösten med Fit for 55-paketets alla delar.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Överläggning i Miljö- och jordbruksutskottet om kommissionens meddelande om höjning av Europas klimatambition för 2030 den 3 december 2020.

Fortsatt behandling av ärendet: De enskilda förslagen i Fit for 55-paketet kommer att fortsätta behandlas i rådet och Europaparlamentet under 2022.

Faktapromemoria: 2020/21:FPM 130, 2020/21:FPM 133-144.

4. Förordning om säkerställande av lika villkor för hållbart flyg (ReFuelEU Aviation)

Vilken typ av behandling förväntas: Lägesrapport/riktlinjedebatt.

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Förslaget omfattar bestämmelser vars syfte är att på ett konkurrensneutralt sätt öka användningen och tillgången på hållbara bränslen inom luftfarten.

Förslaget omfattar alla flyg som avgår från en flygplats inom EU som har fler än en miljon passagerare eller mer än 100 000 ton frakt per år och ställer krav på leverantörer av flygbränsle, flygbolag och flygplatser.

För leverantörer av flygbränsle ställs krav på att gradvis öka inblandningen av hållbara flygbränslen i fossilt jetbränsle från och med den 1 januari 2025 då den föreslagna miniminivån är 2 volymprocent hållbara flygbränslen. Miniminivån höjs sedan successivt vart femte år fram till 2050 då den föreslås ligga på 63 volymprocent.

För att undvika ekonomitankning (hållbara flygbränslen är dyrare än fossila flygbränslen) ställs också krav på att alla flygbolag som trafikerar flygplatser inom EU tankar en viss mängd bränsle innan start. Genom att hållbara flygbränslen ska finnas på alla flygplatser inom EU som omfattas av förslaget

och att flygbolagen åläggs att tanka där avses en konkurrensneutralitet upprätthållas mellan olika flygplatser och flygbolag.

Förslaget har behandlats i rådsarbetsgruppen för luftfart under hösten och ordförandeskapet har presenterat kompromissförslag. Diskussionen har bl.a. kretsat kring ambitionsnivån och huruvida medlemsstater bör ges möjlighet att ha högre ambition nationellt. Vilka biobränslen som ska definieras som hållbara flygbränslen, frågan om konkurrenssituationen t.ex. gentemot tredjeland och öronmärkning av intäkter från straffavgifter har också diskuterats. Till rådsmötet 9 december har ordförandeskapet förberett en lägesrapport (st13853/21).

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen avser notera lägesrapporten.

Regeringen avser verka för ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta klimatmål och är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. Regeringen anser att ambitionsnivån i förslaget bör höjas, på EU-nivå genom en högre kvotkurva, och att de medlemsstater som så vill ska kunna gå längre än vad EU-kraven om inblandning av hållbara flygbränslen innebär. Regeringen anser vidare att alla bränslen som bedöms hållbara enligt kriterier i direktivet om förnybar energi (EU) 2018/2001 ska kunna användas för att uppfylla EU-kraven på inblandning i flygbränsle. Regeringen anser inte att intäkter från sanktionsavgifter ska öronmärkas utan bör återgå till medlemsstaten eller tillfalla EU-budgeten utan öronmärkning. Utgifter på EU-nivå ska finansieras genom utgiftsminskningar inom EU:s allmänna budget.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Trafikutskottet den 16 september 2021.

Fortsatt behandling av ärendet: Fortsatta förhandlingar i rådet under våren 2022. Europaparlamentet väntas anta ståndpunkt innan sommaren 2022.

Faktapromemoria: 2020/21: FPM139

5. Förordning om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och upphävande av direktiv 2014/94/EU (AFIR)

Vilken typ av behandling förväntas: Lägesrapport/Riktlinjedebatt

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Det övergripande syftet med förslaget är att det ska finnas en tillgänglig och användbar infrastruktur för alternativa drivmedel i hela EU. Vägfordon, fartyg och flygplan som använder alternativa drivmedel ska enkelt kunna nyttjas inom hela EU. Ett särskilt fokus ligger på att underlätta och öka möjligheterna att använda elfordon i hela unionen.

Förslaget innebär bl.a. att medlemsstaterna ska säkerställa att allmänt tillgängliga laddningsstationer på deras territorium har en total uteffekt som är tillräcklig i förhållande till antalet registrerade lätta laddbara fordon i landet. Förslaget innehåller vidare bindande och tidsbestämda mål för medlemsstaterna när det gäller utbyggnad av publik laddinfrastruktur längs TEN-T-vägnätet, både vad gäller maximalt avstånd mellan laddningspooler och laddeffekten hos dessa.

Förslaget innehåller även bindande mål för medlemsstaterna när det gäller utbyggnad av tankställen för vätgas och flytande naturgas (LNG) längs TEN-T-nätet. Medlemsstaterna ska vidare säkerställa att hamnar i TEN-T-nätet erbjuder landströmsanslutning och möjlighet att bunkra LNG. Vid TEN-T-flygplatser ska parkerade flygplan kunna försörjas med el.

Behandlingen i rådet har främst kretsat kring utbyggnaden av publik laddinfrastruktur och kraven på effekt och maximivstånd mellan laddningspooler längs TEN-T-vägnätet. Till rådsmötet 9 december har ordförandeskapet förberett en lägesrapport (st13896/21).

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen avser notera lägesrapporten.

Regeringen välkomnar en revidering av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen som en viktig del i hela Fit for 55-paketet och omställningen av transportsektorn till att bli fossilfri. Skärpta utsläppsmål måste åtföljas av krav på utbyggnad av laddinfrastruktur och ren elproduktion inom hela EU, med anledning av detta behöver EU:s krav för koldioxidutsläpp för fordon samspela med EU:s översyn av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (AFID). Regeringen ser därför positivt på kommissionens uttalade ambition att rättsakten mycket tydligare än i dag ska bidra till unionens klimatmål.

Regeringen är positiv till en fortsatt harmonisering av tekniska specifikationer som bidrar till en användarvänlig infrastruktur för hållbara förnybara drivmedel och fossilfri el i hela unionen. Regeringen anser att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. En väl fungerande publik laddinfrastruktur med god geografisk täckning i hela EU är därför en viktig förutsättning för att säkerställa omställningen till elektrifiering. Regeringen är därför positiv till EU-gemensamma mål för medlemsstaterna när det gäller att åstadkomma en sammanhängande publik laddinfrastruktur i hela EU.

Regeringen avser verka för ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta klimatmål och är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. För att bidra till en kostnadseffektiv utbyggnad av infrastrukturen för alternativa drivmedel bör regelverket, under vissa förutsättningar, ge medlemsstaterna möjlighet att göra vissa avsteg från de generella kraven t.ex. längs lågtrafikerade delar av TEN-T-nätet.

Regeringen anser också att det är viktigt att statsstödsregelverket understödjer genomförandet av rättsakten.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Överläggning med trafikutskottet ägde rum den 16 september 2021.

Fortsatt behandling av ärendet: Förhandlingar i rådet under kommande vår. Europaparlamentet förväntas anta sitt utlåtande innan sommaren.

Faktapromemoria: 2020/21:FPM141

6. Förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EU (FuelEU Maritime)

Vilken typ av behandling förväntas: Lägesrapport/riktlinjedebatt.

Ansvarigt statsråd: Tomas Eneroth

Förslagets innehåll: Förslaget omfattar bestämmelser vars syfte är att öka sjöfartens användning av förnybara bränslen och bränslen med låga

koldioxidutsläpp utan att det skapas hinder som kan orsaka snedvridningar på den inre marknaden.

Förslaget innebär att det från 1 januari 2025 ställs krav på fartyg med en bruttodräktighet över 5 000, oavsett var fartyget är registrerat, att minska växthusgasintensiteten från den energi som används ombord på fartyg som anlöper till, avgår från eller befinner sig i en hamn inom EU.

För energi som används ombord på ett fartyg, under de resor som omfattas av förordningen, ska den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten underskrida ett särskilt angivet gränsvärde som beräknas utifrån ett referensvärde för hela fartygsflottans växthusgasintensitet. Referensvärdet ska bestämmas i ett senare skede av lagstiftningsprocessen och baseras på inrapporterade värden för 2020 enligt EU-förordning 2015/757 (MRV-förordningen). Från den 1 januari 2025 ska ett fartygs årliga genomsnittliga växthusgasintensitet vara 2 procent lägre än referensvärdet. Kraven skärps stegvis vart femte år och växthusgasintensiteten hos ett enskilt fartyg ska 2050 vara 75 procent lägre än referensvärdet.

Containerfartyg och passagerarfartyg som befinner sig i en EU-hamn måste från och med 1 januari 2030 ansluta sig till en landströmsanläggning och tillgodose hela sitt energibehov därifrån så länge fartyget befinner sig i hamn. Kravet gäller inte vid anlop under två timmar och heller inte för nollutsläppsfartyg.

Förslaget har behandlats i rådsarbetsgruppen för sjöfart under hösten och ordförandeskapet har presenterat kompromissförslag av teknisk natur. Diskussionen har bl.a. kretsat kring vilka fartyg som ska omfattas, vilka biobränslen som ska få användas och om sanktionssystemets utformning, t.ex. om örönmärkning av intäkter från straffavgifter. Till rådsmötet 9 december har ordförandeskapet förberett en lägesrapport (st13897/21).

Förslag till svensk ståndpunkt: Regeringen avser notera lägesrapporten.

Regeringen avser verka för ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta klimatmål och är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer. Regeringen anser som utgångspunkt att samtliga utsläpp från sjötransporter bör inkluderas samt att även mindre fartyg bör inkluderas. Sverige anser vidare att alla bränslen som bedöms hållbara enligt kriterier i direktivet om förnybar energi (EU) 2018/2001 ska

kunna användas för att uppfylla kraven på utsläppsminskningar från fartyg. Sverige anser att det finns oklarheter i det föreslagna systemet för straffavgifter som innebär att certifikat kan erhållas genom betalning av en avgift. Det handlar dels om kontrollörernas roll och att slå vakt om rättssäkerheten i systemet. Dels om att intäkter från straffavgifterna inte bör öronmärkas till särskilda fonder. Sådana intäkter bör återgå till medlemsstaten eller tillfalla EU-budgeten utan öronmärkning. Utgifter på EU-nivå ska finansieras genom utgiftsminskningar inom EU:s allmänna budget.

Datum för tidigare behandling i riksdagen: Trafikutskottet den 16 september 2021.

Fortsatt behandling av ärendet: Förhandlingar i rådet under våren 2022. Europaparlamentet förväntas anta sitt utlåtande i september 2022. Trilogförhandlingar väntas under hösten 2022 och våren 2023.

Faktapromemoria: 2020/21:FPM140

Övriga frågor

7.

a) Aktuella lagstiftningsförslag

i. Direktiv om ändring av direktiv 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare

Information från ordförandeskapet om att Rådet och Europaparlamentet nått en preliminär överenskommelse om revidering av direktivet 2006/1/EG om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg. Avsikten är att direktivet ska antas under första halvåret 2022.

ii. Förordningar för det gemensamma europeiska luftrummet 2+

Information från ordförandeskapet om förhandlingarna kring lagstiftningspaketet för det europeiska gemensamma luftrummet. Det består av förordning om genomförande av det gemensamma europeiska

luftrummet och förordning om ändring av grundförordningen om EASA. Rådet antog allmän inriktning i juni 2021 och sedan dess pågår trilog mellan Rådet, Europaparlamentet och kommissionen, vilket också kommer fortsätta under det kommande franska ordförandeskapet.

iii. Beslut vad gäller anmälan av kompensation i samband med en global marknadsbaserad åtgärd för luftfartygsoperatörer som är baserade i unionen

Ordförandeskapet avser informera om behandlingen av kommissionens förslag till ändring av direktiv 2003/87/EG (utsläppshandelsdirektivet) som presenterades den 15 juli i år. Förslaget är en del av EU:s genomförande av Corsia, det globala klimatstyrmedlet för den internationella luftfarten. I enlighet med Corsias regelverk föreslås EU:s medlemsstater senast den 30 november 2022 beräkna och informera flygbolagen om storleken på deras klimatkompensation för 2021 års utsläpp.

b) Ökning av antalet förartillstånd till personer från tredje land

Information från Belgien på ämnet: Nya trender inom vägtransporter: ökningen av antalet förartillstånd till förare från tredje land – en utmaning för sociala villkor och överflyttning till andra trafikslag.

c) Det kommande ordförandeskapets arbetsprogram

Det kommande franska ordförandeskapet presenterar sitt arbetsprogram.