



Council of the
European Union

Brussels, 17 July 2023
(OR. en, pl)

Interinstitutional File:
2021/0223(COD)

11793/23
ADD 1

CODEC 1358
TRANS 309
CLIMA 352
ECOFIN 769
AVIATION 137
MAR 97
ENV 844
ENER 443
IND 388
COMPET 757

'I/A' ITEM NOTE

From:	General Secretariat of the Council
To:	Permanent Representatives Committee/Council
Subject:	Draft REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU (first reading) - Adoption of the legislative act = Statements

Statement by Latvia

Latvia fully supports the aim of the proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU to develop an EU wide recharging and refueling network. This proposal is an important milestone towards decarbonization of the transport sector and reaching climate neutrality. However, Latvia has concerns about two important elements of the proposal – intermediate targets and required power outputs – and Latvia has serious doubts about the feasibility of achieving the targets in an economically viable manner.

Regarding the required power outputs, especially for heavy-duty vehicle charging pools, the national electricity distribution network must be strengthened for such charging pool connections. The network in Latvia currently lacks capacity across most areas at all voltage levels. Consequently, this is directly interlinked with the possibility to respect the set deadlines for intermediate targets. As the construction of the charging pools may only be ensured only if the strengthening of the grid is performed, the envisaged intermediate targets are too ambitious.

Hence, while still supporting the overall aims of the proposal and its contribution to the zero-pollution ambition of the European Green Deal, Latvia abstains in vote on the proposal.

Statement by Poland

Rzeczpospolita Polska nie popiera finalnej propozycji rozporządzenia AFIR, wypracowanej w ramach rozmów trójstronnych.

Ambitne cele dotyczące terminów, mocy, a także procentowego pokrycia sieci TEN-T i odległości pomiędzy strefami ładowania, ustalone w podejściu ogólnym, przyjętym dnia 2 czerwca 2022 r. w opinii Rzeczypospolitej Polski, ale też innych krajów, stanowią wyzwanie, na które zgodziliśmy się w duchu kompromisu.

Sprostanie wymaganiom projektu AFIR w szczególności w kontekście infrastruktury ładowania dla drogowego transportu ciężkiego wiąże się z ogromnymi inwestycjami i nakładami finansowymi w rozwój sieci elektroenergetycznej, w szczególności sieci dystrybucyjnej, a w niektórych przypadkach także i sieci przesyłowej.

Nawet niewielkie zwiększenie poziomu ambicji dla infrastruktury ładowania dla pojazdów przekłada się na niewspółmiernie większe koszty, które kraje takie jak Rzeczpospolita Polska muszą ponieść w krótkiej perspektywie czasu. Zwiększenie procentowego pokrycia sieci TEN-T infrastrukturą ładowania o 10% w 2027 roku w przypadku dużych terytorialnie krajów przekłada się na setki kilometrów dróg, na których trzeba wybudować infrastrukturę ładowania.

Rozporządzenie AFIR powinno zakładać zapewnienie podstawowej, minimalnej sieci stacji ładowania pojazdów elektrycznych w korytarzach TEN-T, a dalszy rozwój ich mocy i liczby powinien być regulowany przez rynek. Rozwarstwienie dochodowe w poszczególnych krajach UE nadal istnieje i w mniej zamożnych krajach elektromobilność rozwija się wolniej niż w krajach o PKB per capita powyżej średniej UE. Ustalanie dla całego terytorium UE wspólnych celów powyżej tych uzgodnionych przez Radę jest nieuzasadnione. Istotna jest też elastyczność dla państw korzystających ze środków Funduszu Spójności, gdzie przez wiele następnych lat będzie jeszcze budowana infrastruktura spełniająca wymogi TEN-T, tak aby uniknąć niepotrzebnych kosztów utraconych.

Polska przypomina o swoim negatywnym stanowisku wobec całego pakietu „Fit for 55” ustalającego nierealne cele i ambicje oraz znacznie wpływającego na miks energetyczny państw członkowskich. W opinii Polski pakiet w znacznej większości jest procedowany w oparciu o błędną podstawę prawną, co tworzy niebezpieczny precedens.