



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 16. Juli 2021
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0223(COD)

10877/21
ADD 7

TRANS 478
CLIMA 194
ECOFIN 747
AVIATION 205
MAR 138
ENV 529
ENER 329
CODEC 1100
IND 200
COMPET 556

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. Juli 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2021) 638 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN EVALUIERUNG (ZUSAMMENFASSUNG) der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2021) 638 final.

Anl.: SWD(2021) 638 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 14.7.2021
SWD(2021) 638 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

EVALUIERUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

**der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau
der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe**

Begleitunterlage zum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates

**über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der
Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates**

{COM(2021) 559 final} - {SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} -
{SWD(2021) 632 final} - {SWD(2021) 637 final}

ZUSAMMENFASSUNG

Die Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wurde angenommen, um einen gemeinsamen Rahmen für Maßnahmen zur Unterstützung des Aufbaus einer öffentlich zugänglichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der EU zu schaffen. Sie sollte ein ausreichendes Netz von Lade- und Betankungsinfrastrukturen, die Interoperabilität der Infrastruktur, eine angemessene Verbraucherinformation und die wirksame Integration der Fahrzeuge in die Stromnetze unterstützen.

Wichtigste Feststellungen

Wirksamkeit: Die Richtlinie war insofern wirksam, als sie politische Maßnahmen auf der Ebene der Mitgliedstaaten bewirkt hat. Aufgrund der Richtlinie und delegierter Rechtsakte im Rahmen dieser Richtlinie wurden frühzeitig technische Spezifikationen für die Lade- und Tankstelleninfrastruktur angenommen, die dazu beitrugen, Investitionssicherheit für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge und entsprechende Infrastrukturen zu schaffen. Besonders wichtig war in diesem Zusammenhang die Annahme einer gemeinsamen Norm für einen Ladestecker für Elektrofahrzeuge, die zur langfristigen Marktsicherheit beigetragen hat. Folglich hat sich die Richtlinie in gewissem Maße positiv auf die Verbreitung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen und der entsprechenden Infrastruktur ausgewirkt.

Effizienz: Die Kosten der Richtlinie standen in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen der Umsetzung der Richtlinie, und die Bewertung ergab keine Hinweise darauf, dass es einen wesentlich kosteneffizienteren Ansatz gegeben hätte, um die gleichen Ergebnisse zu erzielen.

Relevanz: Die Richtlinie ist insbesondere angesichts der Verpflichtung der EU, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 % anstelle des früheren Reduktionsziels von 40 % zu senken, von großer Bedeutung. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die dafür notwendige Verbreitung CO₂-armer und erneuerbarer Kraftstoffe sowie der entsprechenden Fahrzeuge und Infrastrukturen. Um diese ehrgeizigen Ziele zu erreichen, muss die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge und der damit verbundenen öffentlich zugänglichen Infrastruktur in allen Marktsegmenten leichter und schwerer Nutzfahrzeuge, aber auch bei anderen Verkehrsträgern wie Schifffahrt und Luftfahrt, erheblich beschleunigt werden.

Kohärenz: Aus der Bewertung geht hervor, dass es keine wirklichen Probleme in Bezug auf die Kohärenz der internen und externen Politikbereiche dieser Richtlinie gibt. Die Bewertung bestätigt auch, dass die allgemeinen und spezifischen Ziele der Richtlinie weiterhin relevant sind.

EU-Mehrwert: Die Bewertung bestätigt, dass das Tätigwerden auf EU-Ebene einen wichtigen EU-Mehrwert hat. Die Märkte für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge und die entsprechende Infrastruktur wären in einem Szenario ohne die Richtlinie weniger weit entwickelt. Darüber besteht Einigkeit zwischen den Interessenträgern. Einzelmaßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten hätten nicht zu einer gemeinsamen Marktentwicklung und der damit einhergehenden Annahme technischer Spezifikationen für Infrastruktur und Fahrzeuge geführt.

Die erheblichen Mängel des derzeitigen Strategierahmens zeigen sich jedoch ebenfalls:

- Was die Schaffung eines ausreichenden Netzes von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe betrifft, so ist festzustellen, dass die Maßnahmen der Mitgliedstaaten nicht zu einem umfassenden gemeinsamen Rahmen EU-weiter Maßnahmen geführt haben. Die festgestellten unterschiedlichen Ambitionen hinsichtlich der Festlegung von Zielvorgaben und flankierenden Maßnahmen in den Mitgliedstaaten sind auf das Fehlen einer detaillierten und verbindlichen Methodik zurückzuführen, nach der die Mitgliedstaaten Zielvorgaben berechnen und entsprechende Maßnahmen beschließen können.
- In Bezug auf die Gewährleistung der vollständigen Interoperabilität der Infrastruktur wird in der Bewertung darauf hingewiesen, dass wichtige Aspekte von der geltenden Richtlinie nicht ausreichend abgedeckt werden, darunter die Interoperabilität der Infrastruktur für das Aufladen und Betanken schwerer Nutzfahrzeuge sowie wichtige Aspekte der Nutzerdienste.
- Was angemessene Verbraucherinformationen und Zahlungsdienste anbelangt, so mangelt es an einer umfassenden und hochwertigen Information der Kunden über Standorte, Verfügbarkeit und Nutzungsbedingungen der Infrastruktur. Darüber hinaus gibt es insbesondere bei den Ladepunkten eine Vielzahl von Konzepten für deren Lokalisierung, den Zugang, die Nutzung und die Bezahlung, was zu anhaltenden Bedenken seitens der Kunden führt. Bemängelt werden insbesondere fehlende Informationen über Verfügbarkeit, Preistransparenz und Zahlungsdienste.

Die derzeitige Umsetzungspraxis zeigt, dass die Nachfrage nach Fahrzeugen und die Bereitstellung von Infrastruktur eng miteinander verknüpft sind. Die Bereitstellung der Infrastruktur braucht jedoch Zeit und erfordert eine politische Ausrichtung. Die derzeitige Fragmentierung des Binnenmarkts, in dem die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe hauptsächlich von einigen wenigen wichtigen Mitgliedstaaten vorangetrieben wird, ist angesichts der in den kommenden Jahren zu erwartenden raschen Beschleunigung der Einführung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen nicht zukunftssicher. Die Bewertung ergab, dass die derzeitige Richtlinie angesichts der ehrgeizigeren politischen Ziele zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen bis 2030 und schließlich bis 2050 nicht zweckmäßig ist.

Die Bewertung der Richtlinie über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bestätigt, dass der politische Rahmen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf EU-Ebene gestärkt werden muss, um den ehrgeizigeren Klimazielen der EU für 2030 und den Erfordernissen des Übergangs zur Klimaneutralität bis 2050 gerecht zu werden.