



Brüssel, den 19. November 2021
(OR. en)

13896/21

**Interinstitutionelles Dossier:
2021/0223(COD)**

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

BERICHT

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	ST 12495/21 + REV1
Nr. Komm.dok.:	COM(2021) 559 final
Betr.:	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 – Fortschrittsbericht/Orientierungsaussprache

Der Vorsitz hat für die Tagung des Rates (Verkehr, Telekommunikation und Energie – Verkehr) am 9. Dezember 2021 einen Fortschrittsbericht und eine Orientierungsaussprache zum oben genannten Vorschlag vorgesehen. Um die Ministerinnen und Minister über die bisherigen Fortschritte zu unterrichten und Orientierung für eine Beratung über die nächsten Schritte zu geben, hat der Vorsitz einen Fortschrittsbericht (Anlage I) erstellt und Fragen für die Orientierungsaussprache (Anlage II) vorbereitet.

Der Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat wird ersucht, den in Anlage I enthaltenen Fortschrittsbericht zur Kenntnis zu nehmen. Der Rat wird ersucht, sich mit den in Anlage II dargelegten Fragen zu befassen.

I. EINLEITUNG

Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat am 14. Juli 2021 den Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe als Teil des Pakets „Fit für 55“¹ vorgelegt, mit dem die Klima-, Energie-, Landnutzungs-, Verkehrs- und Steuerpolitik der EU so gestaltet werden soll, dass das Ziel der EU, die Treibhausgasemissionen bis 2030 intern netto um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren, erreicht werden kann.

Ziel des Pakets „Fit für 55“ ist es, die im Europäischen Klimagesetz² vereinbarten Ziele zu erreichen, um Wirtschaft und Gesellschaft im Sinne einer gerechteren, grüneren und wohlhabenderen Zukunft grundlegend umzugestalten. Die Emissionen im nächsten Jahrzehnt zu verringern ist von entscheidender Bedeutung, damit Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt wird und der europäische Grüne Deal verwirklicht wird.

Um das Ziel zu erreichen, die EU auf den Weg zur Klimaneutralität bis 2050 zu bringen, müssten die verkehrsbedingten Emissionen um etwa 90 % verringert werden. Der oben genannte Vorschlag würde bei diesem Wandel eine zentrale Rolle spielen, da sein Hauptziel darin besteht, den unionsweiten Aufbau einer öffentlich zugänglichen Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe für den Straßen-, Luft- und Schiffsverkehr zu unterstützen.

Mit diesem Vorschlag werden drei Ziele verfolgt, nämlich

- (i) sicherzustellen, dass ein ausreichendes Infrastrukturnetz für das Aufladen und Betanken von Straßenfahrzeugen oder Schiffen mit alternativen Kraftstoffen besteht,
- (ii) Alternativen zum Einsatz von (mit fossilen Brennstoffen betriebenen) Innenbordmotoren für Schiffe am Liegeplatz oder stationäre Luftfahrzeuge bereitzustellen und
- (iii) die vollständige Interoperabilität und Benutzerfreundlichkeit der Infrastruktur zu gewährleisten.

¹ Das Paket umfasst zwölf Vorschläge der Kommission in den Bereichen Energie, Umwelt, Steuern, Handel und Verkehr; weitere Vorschläge im Bereich Energiepolitik werden noch vor Ende dieses Jahres erwartet. Drei Gesetzgebungsvorschläge stehen unmittelbar mit der Verkehrspolitik im Zusammenhang: der oben genannte Vorschlag, „ReFuel Aviation“ und „FuelEU Maritime“.

² Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

Der oben genannte Vorschlag ist mit anderen Vorschlägen des Pakets „Fit für 55“ verknüpft. Insbesondere ist dieser Vorschlag eng mit dem Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und dem Vorschlag zur Überarbeitung der Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge, die für 2022 vorgesehen sind, verknüpft. Die Geschwindigkeit beim Aufbau der Ladestandorte und der Tankstellen sowie ihre Interoperabilität und Benutzerfreundlichkeit haben einen Einfluss auf die Akzeptanz emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge. Gleichzeitig weist der oben genannte Vorschlag Verbindungen mit „FuelEU Maritime“ auf, wobei er aber auch für die Emissionsminderung im Luftverkehr von Bedeutung ist. Darüber hinaus steht die im Vorschlag enthaltene Begriffsbestimmung für „alternative Kraftstoffe“ im Einklang mit den Bestimmungen des Vorschlags zur Überarbeitung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie.

II. ARBEITEN IN DEN ANDEREN ORGANEN

Das Europäische Parlament hat den Ausschuss für Verkehr und Tourismus (TRAN) als federführenden Ausschuss für diesen Vorschlag und Herrn Ismail Ertug (DE, S&D) als Berichterstatter benannt.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen haben noch keine Stellungnahme zu dem Vorschlag abgegeben.

III. ARBEITEN IM RAT UND SEINEN VORBEREITUNGSGREMIEN

Unter slowenischem Vorsitz war der oben genannte Vorschlag Gegenstand zahlreicher Sitzungen auf Ebene der Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“. Bislang wurden 14 Sitzungen vollständig oder teilweise der Prüfung der Folgenabschätzung, der Prüfung der einzelnen Artikel des Vorschlags sowie der Prüfung eines konsolidierten Kompromissvorschlags des Vorsitzes³ und der Beratung darüber gewidmet.

Darüber hinaus wurde dieser Vorschlag im Rahmen eines weiter gefassten Gedankenaustauschs über die drei verkehrsbezogenen Dossiers des Pakets „Fit für 55“ auf der Tagung des Ausschusses der Ständigen Vertreter vom 12. November 2021 behandelt.

Das Thema Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wurde auch im Rahmen der informellen Ministertagung vom September 2021 in Slowenien behandelt.

³ Dok. ST 12495/21.

Der slowenische Vorsitz hat ferner den Bericht ST 13977/21 erstellt, der einen allgemeinen Sachstand und einen Überblick über die Fortschritte nicht nur bei diesem Vorschlag, sondern insgesamt beim Paket „Fit für 55“ geben soll. Im Mittelpunkt des Berichts stehen die horizontalen Aspekte, etwa die Verknüpfungen zwischen den Vorschlägen, und die wichtigsten bisher in den Beratungen angesprochenen Fragen. Dieser Bericht ist als Hintergrunddokument an alle Ratsformationen verteilt worden, die für die verschiedenen Vorschläge des Pakets zuständig sind.

IV. WICHTIGSTE POLITISCHE FRAGEN UND FORTSCHRITTE

Die Beratungen haben gezeigt, dass die Ziele und der grundsätzliche Ansatz des Vorschlags breite Unterstützung finden. Es wurde jedoch auch deutlich, dass der Vorschlag aufgrund technischer Aspekte und unterschiedlicher politischer Standpunkte komplex ist. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass sich bestimmte Aspekte auf künftige Entwicklungen stützen, deren voller Umfang nicht immer leicht vorhersehbar ist, etwa die Definition von städtischen Knoten im Rahmen der erwarteten Überarbeitung der TEN-V-Verordnung. Daher wird für die ordnungsgemäße Prüfung des Vorschlags mehr Zeit benötigt.

Die Prüfung des Vorschlags hat gezeigt, wie wichtig es ist, zu gewährleisten, dass die Nutzer sich auf die Kapazitäten einer ausreichenden Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und ihre Verfügbarkeit verlassen können, bevor sie sich für den Erwerb und die Nutzung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen oder Schiffen entschließen. Der Aufbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur muss beschleunigt werden, um mit der erwarteten Verkaufsgeschwindigkeit dieser Fahrzeuge und Schiffe Schritt zu halten, da sie andernfalls nicht marktfähig sind und ihre Akzeptanz gehemmt wird. Ebenso wichtig ist es, saubere Alternativen für mit fossilen Brennstoffen betriebene Schiffe am Liegeplatz in Häfen und für gewerblich verwendete Luftfahrzeuge, die an Flugsteigen oder Parkpositionen auf dem Flughafenvorfeld abgestellt sind, bereitzustellen.

Bei der Prüfung hat sich ferner herausgestellt, dass mehr Zeit benötigt wird, um die Einzelheiten des Vorschlags auf der Grundlage aller unterstützenden Studien, die noch nicht öffentlich zugänglich sind, vollständig zu analysieren. Darüber hinaus sind weitere Arbeiten erforderlich, um die technischen Anforderungen zu verfeinern und einen besseren Überblick über die Entwicklung künftiger Normen zu bekommen, insbesondere für ein besseres Verständnis der künftigen Entwicklungen auf dem Markt für Straßenfahrzeuge im Segment schwerer Nutzfahrzeuge.

Es wurden verschiedene Möglichkeiten für Ad-hoc-Zahlungen und Roaming erörtert. Ad-hoc-Zahlungen werden als eine wichtige Funktion angesehen, die an den Ladepunkten verfügbar sein sollte, und könnten als Ergänzung zu den vertragsbasierten Zahlungen für das Aufladen und Betanken mittels der öffentlich zugänglichen Infrastruktur dienen.

Den Mitgliedstaaten ist bewusst, wie wichtig es ist, die Entwicklungen sowohl der derzeitigen als auch der künftigen Technologien zu überwachen. Dies wird auch für die Entscheidung darüber von Bedeutung sein, wann und wie die Gesetzgebung angesichts der Entwicklung des Markts und der technologischen Innovationen aktualisiert werden muss. Dennoch muss ein Gleichgewicht zwischen der Genauigkeit der nationalen Strategierahmen und der Häufigkeit ihrer Aktualisierungen gefunden werden.

V. FAZIT

Auf der Grundlage der bisherigen Arbeiten zieht der Vorsitz folgendes Fazit:

1. Die Mitgliedstaaten stimmen den Zielen des Vorschlags im Allgemeinen zu.
2. Es bedarf jedoch weiterer Arbeiten und einer weiteren Prüfung in Bezug auf die folgenden spezifischen Aspekte:
 - die spezifischen Gegebenheiten in den Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und der geografischen Abdeckung,
 - das Ambitionsniveau für die einzelnen Verkehrsträger und die verschiedenen Segmente,
 - die Anforderungen an Zahlungsdienste – sowohl für das Aufladen als auch das Betanken von Straßenfahrzeugen – und
 - die nationalen Strategierahmen und die Frage, wie der Mehrwert der Berichterstattung über diese Pläne sichergestellt werden kann.
3. Der Vorsitz ist der Auffassung, dass der erste Kompromisstext zwar einen wichtigen Schritt darstellt, weitere Arbeiten daher aber noch erforderlich sind, um bei diesem Vorschlag wesentliche Fortschritte zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund werden der Ausschuss der Ständigen Vertreter und der Rat ersucht, diesen Fortschrittsbericht über die Arbeiten im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Überarbeitung der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zur Kenntnis zu nehmen.

Unter slowenischem Vorsitz wurden der Vorschlag und die dazugehörige Folgenabschätzung auf Ebene der Gruppe „Intermodaler Verkehr und Vernetzung“ eingehend geprüft. In der allgemeinen Aussprache wurde deutlich, dass die Mitgliedstaaten diesem Vorschlag große Bedeutung beimessen. Dennoch erfordert er aufgrund seines höchst technischen Charakters, der politischen Komplexität einiger Bestimmungen und der unterschiedlichen Gegebenheiten und Marktentwicklungen große Aufmerksamkeit und muss weiter geprüft werden.

Angesichts einer der Herausforderungen dieses Vorschlags werden die Mitgliedstaaten ersucht, sich – nicht nur, aber vor allem – über Folgendes auszutauschen:

- Wie sehen sie die Einführung des Segments schwerer Nutzfahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, und ihre Marktakzeptanz?*
 - Wie planen sie, die Fortschritte bei der Umsetzung der öffentlichen und privaten Infrastruktur für das Aufladen und Betanken von schweren Straßenfahrzeuge zu verfolgen?*
 - Können sie sich spezifische Anreize oder Maßnahmen vorstellen, die zu einer rascheren Integration schwerer mit alternativen Kraftstoffen betriebener Nutzfahrzeuge in den geschäftlichen Alltag beitragen könnten und somit die zusätzlichen Anstrengungen unterstützen, die für die Verwirklichung des Zwischenziels einer Verringerung der Treibhausgasemissionen bis 2030 erforderlich sind?*
-