

24.03.22

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

Stellungnahme der Europäischen Kommission zu dem Beschluss des Bundesrates 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

C(2022) 1858 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, 22.3.2022
C(2022) 1858 final

Sehr geehrter Herr Präsident des Bundesrates,

die Kommission dankt dem Bundesrat für seine Stellungnahme zu dem 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).

Dieser Vorschlag ist Teil eines umfassenderen Pakets ehrgeiziger, miteinander zusammenhängender Maßnahmen, das von der Kommission im Juli 2020 angenommen wurde und als Paket „Fit für 55“ bekannt ist. Mit dem Paket soll sichergestellt werden, dass die Europäische Union ihren Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 nachkommen und die CO₂-Emissionen bis 2030 um 55 % senken kann. In diesem Zusammenhang soll mit dem Vorschlag über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit eines dichten, weitgespannten Netzes von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe gewährleistet werden, damit sich alle Nutzer von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen (einschließlich Schiffen und Luftfahrzeugen) problemlos in der gesamten EU bewegen können. Im Einzelnen soll mit dem Vorschlag Folgendes gewährleistet werden:

- i) eine ausreichende Infrastruktur zur Unterstützung der erforderlichen Einführung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen für alle Verkehrsträger und in allen Mitgliedstaaten, um die Klimaziele der EU zu erreichen;*
- ii) die vollständige technische Interoperabilität der Infrastruktur, insbesondere in Bezug auf gemeinsame technische Normen, z. B. den Anschluss, über den jedes Fahrzeug an jeder Ladestation oder Zapfstelle aufgeladen oder betankt werden kann;*
- iii) umfassende Nutzerinformationen und angemessene Zahlungsmöglichkeiten, damit die Nutzer ihre mit alternativem Kraftstoff betriebenen Fahrzeuge leicht aufladen oder betanken können.*

*Herrn Ministerpräsidenten Bodo Ramelow
Präsident des Bundesrates
Leipziger Straße 3-4
10117 Berlin
ALLEMAGNE/DUITSLAND*

Der rasche Ausbau einer hochwertigen Lade- und Betankungsinfrastruktur auf dem neuesten Stand der Technik ist daher von entscheidender Bedeutung, um die Ziele des europäischen Grünen Deals zu verwirklichen. Um dies zu erreichen, hat die Kommission verbindliche Ziele für den Ausbau der Infrastruktur vorgeschlagen und Mindestanforderungen an Qualität und Interoperabilität festgelegt, die für ein rasches Vorankommen in allen EU-Mitgliedstaaten als wesentlich betrachtet werden.

Die Kommission begrüßt es, dass der Bundesrat den Vorschlag unterstützt, insbesondere im Hinblick auf die Umwandlung der Richtlinie in eine Verordnung und auf die Festlegung verbindlicher Ausbauziele für die Stromlade- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur im Straßenverkehr, für die Landstromversorgung in See- und Binnenhäfen und für die Stromversorgung stationärer Luftfahrzeuge. Die Kommission begrüßt es ferner, dass der Bundesrat EU-weit einheitliche Zahlungsoptionen für Stromladedienste sowie den Artikel über die unentgeltliche Bereitstellung statischer und dynamischer Daten unterstützt.

Die Kommission nimmt ferner die Anregungen und Bedenken des Bundesrates im Hinblick auf bestimmte Elemente einiger Bestimmungen zur Kenntnis, insbesondere im Hinblick auf die Ausbauziele für die Stromlade- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur, die Berichterstattungspflichten der Mitgliedstaaten im Rahmen der nationalen Strategierahmen, die Ziele für die Landstromversorgung in See- und Binnenhäfen und Datenschutzbelange im Bereich der Elektromobilität. Eine Reihe von Erläuterungen zu diesen Fragen entnehmen Sie bitte der Anlage.

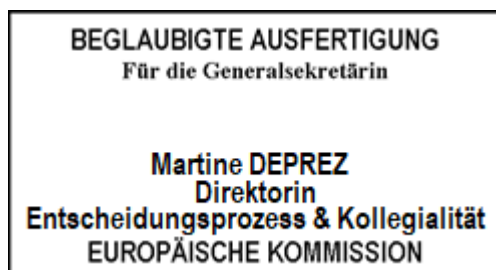
Die einschlägigen Beratungen zwischen den beiden gesetzgebenden Organen, dem Europäischen Parlament und dem Rat, haben inzwischen begonnen. Die Stellungnahme des Bundesrates wird in diese Beratungen einfließen.

Die Kommission hofft, dass die in der Stellungnahme des Bundesrates aufgeworfenen Fragen mit diesen Ausführungen geklärt werden konnten, und sieht der Fortsetzung des politischen Dialogs erwartungsvoll entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

Maroš Šefčovič
Vizepräsident der Kommission

Adina-Ioana Vălean
Mitglied der Kommission



Anlage

Anmerkungen der Kommission zu den Aspekten, auf die der Bundesrat besonders hingewiesen hat:

- Nummer 3: Die Kommission teilt die Auffassung, dass der rasche Ausbau des Ladenetzes im gesamten TEN-V-Netz von wesentlicher Bedeutung ist. Die betreffenden Ziele müssen jedoch realistisch sein und den Mitgliedstaaten und der Industrie genügend Vorlaufzeit für die Errichtung der Infrastruktur lassen. Daher ist im Vorschlag der Kommission die verbindliche Einführung im TEN-V-Kernnetz bis 2025 vorgesehen, während als Ausbauziel für das TEN-V-Gesamtnetz das Jahr 2030 festgelegt wurde.
- Nummer 6: Im Vorschlag der Kommission sind Mindestausbauziele vorgesehen, um ein reibungsloses Reisen in der gesamten EU zu gewährleisten; den Mitgliedstaaten steht es frei, zur Optimierung des Netzes durch zusätzliche Infrastruktur über diese Mindestziele hinauszugehen.
- Nummer 7: Die Kommission teilt die Auffassung, dass im TEN-V-Kernnetz wahrscheinlich Schnelladestationen mit einer Leistung von mindestens 300 kW errichtet werden, um dem Ladebedarf der kommenden Elektrofahrzeugmodelle, die mit hoher Leistung aufladbar sein werden, Rechnung zu tragen. Im Vorschlag wird die Mindestleistung vorgeschrieben, die an einem Ladestandort verfügbar sein muss, wobei mindestens eine Ladestation eine Leistung von mindestens 150 kW haben muss. Die Mitgliedstaaten können über diese Mindestleistung hinausgehen. Dadurch erhalten Mitgliedstaaten und Investoren mehr Flexibilität für die Errichtung von Ladeinfrastrukturen, die auf den standortspezifischen Ladebedarf zugeschnitten sind, der möglicherweise nicht EU-weit identisch ist.
- Nummer 8: Es ist dringend erforderlich, eine spezielle Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge zu errichten, da in den kommenden Jahren mehr Elektro-Lkw auf den Markt kommen werden. Die Kommission geht davon aus, dass sich dieser Trend fortsetzen wird – auch im Hinblick auf den anstehenden Vorschlag der Kommission für eine Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge. Ein Aufschub der Frist für den Ausbau der betreffenden Infrastruktur im TEN-V-Kernnetz auf 2027 birgt die Gefahr, dass sich der Hochlauf der Elektromobilität im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge verzögert, womit es den Lkw-Herstellern erschwert würde, ihre Verkaufsziele zu erreichen, die im Jahr 2025 wirksam werden. Ebenso wichtig wird es sein, für schwere Nutzfahrzeuge ein ausreichend dichtes Ladenetz ohne Lücken im TEN-V-Kernnetz bereitzustellen, damit sichergestellt ist, dass sich diese Fahrzeuge problemlos in der gesamten EU bewegen können. Bei einer Entfernung von mehr als 60 km zwischen den Ladestationen wäre dies der Folgenabschätzung der Kommission zufolge nicht gewährleistet. Die Kommission stimmt mit dem Bundesrat darin überein, dass eine Ladeleistung von 350 kW nicht ganz ausreicht, um den Bedarf des Sektors zu decken. Für Ladepunkte mit einer Leistung von mehr als 350 kW gibt es allerdings derzeit keine Norm. Ihre Einführung im Rahmen des EU-Rechts vorzuschreiben, wäre zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht angemessen. Für den künftigen Ausbau könnte im Rahmen der Überprüfung bis 2026 (Überprüfungsklausel) eine höhere Leistung pro Ladestation vorgeschrieben werden, sofern es bis dahin Normen für solche Ladestationen gibt.

- Nummer 9: Der Vorschlag der Kommission sieht Ausbauziele für sichere Parkplätze vor. Hierbei handelt es sich um Übernachtparkplätze, auf denen eine Leistung von 100 kW pro Ladestation für die Ladenachfrage über Nacht als ausreichend angesehen wird. In städtischen Gebieten könnte vom Sektor tatsächlich eine individuelle Leistung von 300 kW pro Ladepunkt nachgefragt werden. Es ist jedoch noch nicht klar, wie sich die Nachfrage genau entwickeln wird und ob sie in allen städtischen Knotenpunkten in der gesamten EU identisch sein wird. Um den Mitgliedstaaten Flexibilität zu bieten, sieht der Vorschlag der Kommission daher nur eine Mindestleistung von 150 kW pro Ladestation vor. Die Mitgliedstaaten und die Industrie können Ladestationen mit höherer Leistung bereitstellen, wenn dies für die Nutzer im betreffenden städtischen Knotenpunkt erforderlich ist.
- Nummer 10: Die Kommission teilt die Auffassung, dass nur schwer vorhergesagt werden kann, wo sich der Markt in der zweiten Hälfte des laufenden Jahrzehnts hinbewegen wird. Daher ist in der Verordnung – ebenso wie in den anderen Vorschlägen im Rahmen des Pakets „Fit for 55“ – eine Überprüfung bis 2026 vorgesehen (Überprüfungsklausel). Im Rahmen dieser Überprüfung können die Ziele je nach Technologieentwicklung und Markttrends angepasst werden.
- Nummer 11: Die Kommission weist darauf hin, dass die Entwicklung von Brennstoffzellenfahrzeugen hinter der Entwicklung von Elektrofahrzeugen zurückgeblieben ist und in den nächsten Jahren nur sehr wenige Modelle auf den Markt kommen dürften. Daher schlägt die Kommission frühere Ausbauziele für den Bedarf der schnell wachsenden Flotte an Elektrofahrzeugen vor als für die Infrastruktur für die Betankung mit Wasserstoff. Viele Mitgliedstaaten sind jedoch bereits dabei, auch die Wasserstoffinfrastruktur zu errichten. Würde jedoch der Ausbau zu einem früheren Zeitpunkt als 2030 in der gesamten EU vorgeschrieben, ohne dass die entsprechenden Fahrzeuge zur Verfügung stehen, so könnte dies dazu führen, dass Vermögenswerte ungenutzt bleiben, was einer Fehlallokation knapper Finanzmittel entspräche. In Bezug auf die Größe der Tankstellen hat die Folgenabschätzung deutlich gezeigt, dass eine Mindestgröße von 2 t je Tankstelle für die anfängliche Infrastruktur ausreichend ist. In Gebieten, in denen aufgrund einer höheren Nachfrage größere Tankstellen sinnvoll sind, können die Mitgliedstaaten und die Industrie beschließen, in solche größeren Tankstellen zu investieren.
- Ausweitung des Anwendungsbereichs der nationalen Strategierahmen (Artikel 13): Die Kommission begrüßt den Vorschlag des Bundesrates, zusätzliche Elemente in den nationalen Strategierahmen aufzunehmen, etwa in Bezug auf Fahrleitungssysteme für schwere Nutzfahrzeuge (Nummer 10), flüssigen Wasserstoff (Nummer 13), Pläne für den Netzausbau mit Angaben zu den benötigten Finanzmitteln, Zusammenarbeit mit Netzbetreibern (Nummer 15), Einführungspläne für die Wasserstoffbebunkerung in Häfen mit Angaben zu den benötigten Finanzmitteln (Nummer 16), Standardisierungen (Nummer 18), Einführungspläne für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf Flughäfen mit Angaben zu den benötigten Finanzmitteln (Nummer 19) sowie die Finanzierung von Landstromanlagen in Binnenhäfen (Nummern 35 und 36). Die Kommission ist der Auffassung, dass zwar alle vom Bundesrat angesprochenen Aspekte grundsätzlich in den nationalen Strategierahmen berücksichtigt werden könnten, diese aber – im Interesse der Begrenzung des Verwaltungsaufwands für die Mitgliedstaaten – auch nicht alle Themen im Bereich der alternativen Kraftstoffe abdecken müssen.

- Nummern 23 bis 25 betreffend die Finanzierungsinstrumente der EU für Landstromanlagen und deren Betrieb sowie die Vorschriften über staatliche Beihilfen: Diese Aspekte fallen nicht in den Anwendungsbereich des Vorschlags. Die Kommission weist jedoch auf das laufende Verfahren zur Annahme einer überarbeiteten Fassung der allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung hin, in der eine Vorzugsbehandlung für die Landstromversorgung vorgesehen ist.
- Nummern 26 und 27 betreffend die Bestimmung von Hafenanläufen. Die Kommission ist der Auffassung, dass die vorgeschlagene Methode für jeden Hafen ausreichend Flexibilität bietet, um der Ausbaupflicht in der für seine spezifische Lage bestmöglichen Weise nachzukommen und Fehlinvestitionen zu vermeiden. Die Kommission ist darüber hinaus der Auffassung, dass in dem Vorschlag eindeutig festgelegt ist, wann Landstrom bereitgestellt werden muss. Es sei ferner daran erinnert, dass der begleitende Vorschlag für FuelEU Maritime die Nachfrage nach Landstrom bzw. die Nutzung der entsprechenden Anlagen fördern wird, da nur bestimmte außerplanmäßige bzw. außerordentliche Hafenaufenthalte ausgenommen sein werden. Bei einem Ansatz, der auf einzelne Terminals statt auf den Hafen ausgerichtet ist, könnten sich zudem zu Rechtsunsicherheiten und potenzielle Schlupflöcher ergeben, etwa durch Änderung der Anzahl und der Art der als Terminals ausgewiesenen Gebiete oder durch Umleitung einer beträchtlichen Anzahl von Schiffen in nicht als Terminals ausgewiesene Gebiete, was die Gefahr vermehrten unlauteren Wettbewerbs zwischen den Häfen mit sich bringen würde.
- Nummer 28: Die Kommission weist darauf hin, dass weder die Qualität der alternativen Kraftstoffe noch der Anteil der erneuerbaren Energien an dem Strom, die bzw. der für Schiffe oder Luftfahrzeuge bereitgestellt wird bzw. werden, Gegenstand des Vorschlags ist. Diese Aspekte werden in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie behandelt. Die Kommission hat im Rahmen des Pakets „Fit for 55“ einen Vorschlag für die Überarbeitung der Richtlinie angenommen.
- Nummer 29: Die Kommission bestätigt, dass in dem Vorschlag nicht vorgegeben ist, welche Art technischer Ausrüstung für die Landstromversorgung zu verwenden ist. So können etwa auch mobile bzw. schwimmende Anlagen zur Erreichung der Ziele eingesetzt werden.
- Nummer 30: Die Kommission weist darauf hin, dass Schiffe gemäß dem Vorschlag für FuelEU Maritime verpflichtet sind, in Häfen Landstrom zu nutzen, es sei denn, sie nutzen andere emissionsfreie Kraftstoffe. Um sicherzustellen, dass Schiffseigner ihren Verpflichtungen nachkommen können, müssen Häfen Landstrom bereitstellen, und um Kohärenz zwischen den beiden Rechtsakten zu gewährleisten, dürfen die Ziele in diesem Vorschlag nicht niedriger sein als derzeit vorgeschlagen.
- Nummer 31: Die Kommission ist der Auffassung, dass mit dem Vorschlag gleiche Wettbewerbsbedingungen (level playing field) für alle Häfen gewährleistet sind. Eine Verwässerung bzw. Lockerung der bestehenden Anforderungen birgt die Gefahr, dass keine gleichen Wettbewerbsbedingungen gewährleistet werden können, und zwar insbesondere die Gefahr, dass Häfen, die frühzeitig in die Technologie investieren, Nachteile entstehen.

- Nummer 32: Wie in Bezug auf Nummer 30 weist die Kommission auf die Notwendigkeit hin, Kohärenz mit dem Vorschlag für FuelEU Maritime zu gewährleisten, in dem „Schiff am Liegeplatz“ genauso definiert ist wie im Vorschlag über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass alle Schiffe in einem Hafengebiet Landstrom auch dann nutzen, wenn sie nicht be- oder entladen werden, sodass Bürgerinnen und Bürger keinen Emissionen aus dem betreffenden Hafengebiet ausgesetzt sind. Wie unter den Nummern 26 und 29 dargelegt, kann der Strom über schwimmende Anlagen bereitgestellt werden, und die Tatsache, dass nur 90 % der Nachfrage der Schiffe gedeckt werden müssen, bietet den Häfen Flexibilität, da sie Schiffe am Ankerplatz auf dieses Ziel anrechnen können.
- Nummer 33 betreffend die technischen Spezifikationen und insbesondere die technische Norm für Niederspannungs-Landanschlussysteme: Die Kommission ist der Auffassung, dass die bestehende Norm im Anhang des Vorschlags den Großteil der unter die Verordnung fallenden Schiffe (Schiffe über 5000 BRZ) abdeckt; für diese Schiffe wäre Niederspannung möglicherweise nicht angemessen. Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass derzeit eine Norm für Niederspannungs-Landanschlussysteme ausgearbeitet wird, die nach Fertigstellung berücksichtigt werden kann, entweder im Rahmen der Verordnung oder durch delegierte Rechtsakte.
- Nummer 35: Die Kommission hält es für wesentlich, dass auch die Binnenschifffahrt auf alternative Kraftstoffe umgestellt wird. Die Kosten für die Errichtung von Landstromanlagen sind gering, und im Vorschlag der Kommission wird nur gefordert, dass in Binnenhäfen mindestens eine Anlage zur landseitigen Stromversorgung errichtet wird. Nach Auffassung der Kommission wäre es daher unbegründet, wenn Häfen im TEN-V-Gesamtnetz – anders als im Kommissionsvorschlag vorgesehen – nicht zur Bereitstellung von Landstrom verpflichtet sein sollten.
- Nummer 38: Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, dass die Abrechnung nach kWh insbesondere bei Ladestationen an Straßen vorherrschend sein wird. Im Vorschlag der Kommission ist bereits eindeutig festgelegt, dass der Preis pro kWh deutlich sichtbar angezeigt werden muss (Artikel 5 Absatz 5). In bestimmten Fällen, insbesondere an privaten Standorten wie Gaststätten- oder Einzelhandelsparkplätzen, könnte jedoch eher nach einfachen Pauschalsätzen abgerechnet werden, womit der Verwaltungsaufwand für die Betreiber verringert würde. Solchen Modellen sollte nicht entgegen gewirkt werden, indem die Vorschriften für die Abrechnung von Aufladediensten weiter differenziert werden.
- Nummer 40: Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Artikel 18 positiv aufgenommen wurde, nach dem die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladestationen und Tankstellen dafür sorgen müssen, dass statische und dynamische Daten über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe kostenlos verfügbar sind. Die Kommission weist darauf hin, dass das Sekundärrecht im Rahmen der Verordnung entscheidend sein wird, um zu gewährleisten, dass die betreffenden Daten kohärent in allen Mitgliedstaaten bereitgestellt und zugänglich gemacht werden, was auch die damit verbundenen Kosten senkt.
- Nummer 41: Die Kommission teilt die Auffassung des Bundesrates, dass Datenschutz und Datensicherheit gewährleistet werden müssen. Diese Aspekte gehen jedoch über den

durch den Vorschlag definierten Rechtsrahmen hinaus. Die Kommission wird auf spezifische Datenrisiken des Ladens und Betankens, d. h. auf den Schutz der Privatsphäre und die Datensicherheit, in einschlägigen horizontalen Rechtsvorschriften wie der Datenschutz-Grundverordnung eingehen. Ebenso wird die Kommission sicherstellen, dass mehr Daten in der EU für die Nutzung zur Verfügung stehen werden, um nachhaltiges Wachstum und Innovation in allen Sektoren der Datenwirtschaft zu fördern.