

Mitteilung

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

**Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;
– Vorhaben von erheblicher politischer Bedeutung –¹⁾**

Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Vorhaben:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe KOM(2013) 18 endg.
BR-Drucksache:	48/13 – ²⁾
Federführendes Ressort:	Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Aktenzeichen:	52-882/1810
Beteiligte Ressorts:	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Ministerium für Finanzen und Wirtschaft

¹⁾ Unterrichtung gemäß Artikel 34 a Landesverfassung i. V. m. §§ 2 und 3 des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG) vom 17. Februar 2011 (GBl. 2011, 77).
Vorgelegt mit Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 27. Februar 2013.

²⁾ Die BR-Drucksache 48/13 kann beim Informationsdienst des Landtags eingesehen oder im Internetangebot des Bundesrats www.bundesrat.de unter der Rubrik „Parlamentsmaterialien“ abgerufen werden.

**Berichtsbogen der Landesregierung gem. Art. 34 a Landesverfassung i. V. m.
§§ 2 und 3 des Gesetzes über die Beteiligung des Landtags von Baden-Württemberg
in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG)**

<p>1. BR-Drucksachenummer (falls noch nicht vorhanden KOM- bzw. Ratsdokumentennummer): 48/13</p>
<p>2. Titel der Drucksache: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe [2013/0012(COD)] KOM (2013) 18 endg.</p>
<p>3. Frühwarndokument: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein Fristbeginn: 28. Januar 2013</p>
<p>4. Federführendes Ressort: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Beteiligte Ressorts: Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Ministerium für Finanzen und Wirtschaft</p>
<p>5. Datum der voraussichtlichen Behandlung im Bundesrat: 10. Kalenderwoche 2013</p>
<p>6. Erhebliche politische Bedeutung für das Land: Mit der vorgeschlagenen Richtlinie sollen der Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und die Festlegung einheitlicher technischer Spezifikationen für die betreffenden Infrastrukturen in der EU zur Energieversorgung von Straßenfahrzeugen und Schiffen sichergestellt werden. Durch die Festlegung eines nationalen Strategierahmens soll die entsprechende Infrastruktur und die technischen Spezifikationen in den jeweiligen Mitgliedsstaaten bis Ende 2020 umgesetzt werden. Als alternative Kraftstoffe werden umfassend benannt: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe, Flüssiggas (LPG) und komprimiertes oder verflüssigtes Erdgas (CNG bzw. LNG). Ein stärkeres Engagement im Bereich des Ausbaus einer europaweiten und standardisierten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Eine standardisierte Infrastruktur ist nicht nur für den Nutzer, sondern auch für die Automobil- und Energiewirtschaft in Europa das Fundament für Planungs- und Investitionssicherheit. Die Kommission sieht unter anderem ein größeres Netz von Ladestationen für Elektroautos vor. In Deutschland sollen beispielsweise 150.000 Ladestationen bis 2020 geschaffen werden. Derzeit gibt es knapp 2.000. Für alle Stationen fordert die Kommission einen einheitlichen Stecker. Sie schlägt dafür den in Deutschland entwickelten Stecker vom „Typ 2“ vor. Ziel der Initiative ist, dass die Industrie in Zukunft mehr Elektroautos zu vertretbaren Preisen baut. Im Bereich der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität hat Europa beispielsweise mit dem vorgeschlagenen Typ 2 bzw. Combo 2 Stecker die Chance einen weltweiten Standard zu etablieren. Die aufgeführten Maßnahmen sind im Sinne der Landesregierung, bergen jedoch die Gefahr eines erheblichen finanziellen Aufwands und Verwaltungsaufwands für die nächsten Jahre.</p>

<p>7. a. Gesetzgebungszuständigkeiten des Landes Baden-Württemberg berührt (einschließlich Abweichungsrechte nach Art. 72 Abs. 3 und Art. 84 Abs. 1 Satz 2 GG):</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein</p> <p>(Wenn ja, bitte erläutern).</p> <p>Alternativ:</p> <p>b. Wesentliche Interessen des Landes unmittelbar berührt:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>Für das Land Baden-Württemberg ist es von großer Bedeutung, die erneuerbaren Energien auszubauen, die Netzinfrastruktur anzupassen und notwendige Speicherkapazitäten zu schaffen, um eine nachhaltige Energieversorgung zu sichern. Auch im Fahrzeugbau findet angesichts des Klimawandels und der Verknappung fossiler Rohstoffe eine Entwicklung hin zu elektrischen Antrieben und alternativen Kraftstoffen statt. Auch mit Blick auf die zukünftigen Wachstums- und Exportmärkte USA, China und Russland spielen die in der Verordnung angeführten alternativen Kraftstoffe eine wesentliche Rolle. Dies alles sind große Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt, in denen aber auch Chancen für die Baden-Württembergische Wirtschaft liegen. Der Ausbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe – also elektrische Ladestationen, Wasserstoff- und CNG/LNG/LPG-Tankstellen – und die Vereinheitlichung der technischen Standards ist hier eine wichtige Voraussetzung.</p>
<p>8. Verweis auf Berichtsbogen der Bundesregierung:</p> <p>Es wird auf den als Anlage beigefügten Berichtsbogen der Bundesregierung verwiesen.</p>
<p>9. Rechtsgrundlage:</p> <p>Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe d des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.</p>
<p>10. Inhalt:</p> <p>Es wird auf den Berichtsbogen der Bundesregierung verwiesen.</p>
<p>11. Erste Einschätzung zur Vereinbarkeit des EU-Vorhabens mit dem Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsgrundsatz:</p> <p>Es wird auf den beigefügten Prüfbogen für die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprüfung der Bundesregierung verwiesen.</p>
<p>12. Folgen des EU-Vorhabens für das Land, <i>insbesondere</i></p> <p><i>a) Finanzielle Auswirkungen</i></p> <p>In der Richtlinie werden konkrete Vorgaben für die Errichtung einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe gemacht, zudem wird die Einführung von einheitlichen technischen Spezifikationen gefordert. Dies alles soll mit Hilfe eines nationalen Strategierahmens umgesetzt werden, zudem wurden konkrete Umsetzungstermine festgelegt.</p> <p>Es stellt sich hier die Frage, wie diese Ziele erreicht werden können. In der Richtlinie wird erwähnt, dass die finanziellen Auswirkungen auf Schätzungen beruhen. Alle Investitionen sollen durch die Industrie getragen werden. Dies erscheint jedoch nicht plausibel. Deshalb sollte darauf hingewirkt werden, dass die Kommission die in ihrer Betrachtung zugrunde gelegten Geschäftsmodelle darstellt bzw. konkretisiert. Bei einer eventuellen Förderung durch die öffentliche Hand entstünden erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte. Derzeit existiert auf jeden Fall noch kein Geschäftsmodell, um die Stationen profitabel zu betreiben. Bei den Erdgas- und Wasserstofftankstellen für den Straßenverkehr sind die Vorgaben zumindest bzgl. der Anzahl und bezogen auf Baden-Württemberg wesentlich leichter einzuhalten. Inwieweit die Versorgung der Binnenschifffahrt umgesetzt bzw. in der Zeit umsetzbar ist, konnte in der gegebenen Frist nicht abschließend geklärt werden.</p>

b) Verwaltungsaufwand

Der Verwaltungsaufwand wird ebenfalls nicht unerheblich. Neben der eigentlichen Erstellung des Strategierahmens und den vorgegebenen zweijährlichen Berichtspflichten müssen die Daten zu den Tankstellen erhoben und gepflegt werden. Zudem muss bei konsequenter Umsetzung der Richtlinie eine technische Überprüfung der Infrastruktur stattfinden. Dies dürfte insbesondere bei den 150.000 Ladestationen einen erheblichen Verwaltungsaufwand bedeuten.

c) Umsetzungsbedarf

Die zeitlichen Vorgaben sind relativ streng. Für die komplette Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen bis Ende 2020 bedarf es eines sehr strikten Zeitplanes. Zunächst muss der nationale Strategierahmen erstellt werden. Danach erfolgen die Notifizierung bei der Kommission (binnen 18 Monaten ab Inkrafttreten der Richtlinie) und die anschließende Evaluierung durch die Kommission (innerhalb eines Jahres). Bei Ausreizung der Fristen kann mit der Umsetzung des Strategierahmens erst Ende 2015 begonnen werden.

d) Kommunalverträglichkeit

Keine Bedenken

e) weitere wichtige Aspekte

Bedenklich ist, dass bereits jetzt Umsetzungsfristen von der EU-Kommission genannt werden, während noch viele der zur Umsetzung nötigen EU-einheitlichen Technischen Normen nicht veröffentlicht sind, was lediglich bis 2014 unverbindlich in Aussicht gestellt wird. Dies ist problematisch, da künftige Betreiber innovativer Technischer Systeme (Tankstellen, Ladesysteme etc.) Rechts- und Investitionssicherheit benötigen. Auch aus diesem Grund sollten die Umsetzungsfristen in Frage gestellt werden.

B E R I C H T S B O G E N

gemäß Anlage zu § 7 Absatz 1 EUZBBG und Ziffer II. 3. der Anlage zu § 9 EUZBLG

Thema:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe In Verbindung mit Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTES UND DES RATES über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
Sachgebiet:	Verkehrs- und Energiepolitik
Ratsdok.-Nummer:	5736/13 (Mitteilung), 5899/13 (Richtlinienvorschlag)
KOM-Nummer:	KOM(2013) 17 final / 5736/13 + 1 ADD KOM(2013) 18 / 2
Nummer des interinstitutionellen Dossiers:	2013/0012 (COD)
Nummer der Bundesratsdrucksache:	Drs. 48/13 (28.01.13)
Nachweis der Zulässigkeit für europäische Regelungen: (Prüfung der Rechtsgrundlage)	Artikel 90 und 91 AEUV (Titel VI zur gemeinsamen Verkehrspolitik)
Subsidiaritätsprüfung:	EU sollte tätig werden im Bereich technische Spezifikationen; Erfüllung des Subsidiaritätsprinzips dagegen fraglich bei Vorgaben konkreter Infrastrukturziele, insb. für Elektromobilität; Umsetzung der Richtlinie überlässt MS die Wahl der Maßnahmen zur Erreichung der Vorgaben; s. a. Anlage Subsidiaritätsprüfung
Verhältnismäßigkeitsprüfung:	Binnenmarktentwicklung, insb. in Bezug auf Harmonisierung technischer Standards: Flexibilität der MS bei nationaler Umsetzung soll beibehalten werden, daher muss im Einzelnen noch geprüft werden, ob quantitative Vorgaben beim Aufbau der Infrastruktur (insb. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge) zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich und sinnvoll sind. Der Umfang der von KOM vorgeschlagenen delegierten Rechtsakte muss im Einzelnen noch bewertet werden.
Zielsetzung:	Strategie für umweltfreundlichere Energieversorgung (Diversifizierung der verwendeten Kraftstoff- und Energiearten) als ein Beitrag für die Sicherung der Energieversorgung, für die Wettbewerbsfähigkeit und den Klimaschutz in Europa und Maßnahmenpaket zum Aufbau von Tankstellen für alternative Kraftstoffe bzw. Energie (Strom/Ladestationen, Wasserstoff und Erdgas (CNG und LNG) in ganz Europa mit gemeinsamen Standards für deren Gestaltung und Nutzung (Entwicklung und Implementierung von einheitlichen technischen Spezifikationen).

<p>Inhaltliche Schwerpunkte:</p>	<p>Schwerpunkte allgemein:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeitung/Entwicklung von „nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe/Energieträger und ihrer Infrastrukturen“. • Entwicklung und Sicherstellung einer Implementierung von harmonisierten Standards (technische Spezifikationen) für die wichtigsten alternativen Kraftstoff- bzw. Energieinfrastrukturen. • Verpflichtender Aufbau einer EU-weiten Mindestabdeckung mit einer Tankstelleninfrastruktur für die wichtigsten alternativen Kraftstoffe/Energieträger (Strom, Wasserstoff, CNG und LNG bis 2020) im Bereich Straßenverkehr und Schifffahrt, die technologisch realisierbar sind. <p>Schwerpunkte (Übersicht) im Einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektrizität: Richtlinienvorschlag sieht vor, für jeden Mitgliedstaat eine Mindestanzahl (hier nicht: -dichte) von Ladestationen mit einem einheitlichen Ladestecker vorzuschreiben (Deutschland: insg. 1.503.000 Ladestationen, davon öffentlich 150.000 bis 2020). Ziel dabei ist es, eine kritische Masse an Ladestationen zu schaffen, damit die Industrie Elektroautos in Massenproduktion und damit zu vertretbaren Preisen herstellt. KOM hält Durchsetzung eines einheitlichen EU-Ladestecker für die Markteinführung von Batteriefahrzeugen („Strom“ als Kraftstoff) für entscheidend. Um die auf dem Markt herrschende Unsicherheit zu beenden, hat die Kommission die Verwendung des Steckers vom „Typ 2“ (dt. Industriestandard) zur gemeinsamen Norm für ganz Europa vorgeschlagen. • Wasserstoff (H2): Bis Ende 2020 sollen im Abstand von höchstens 300 km öffentliche Wasserstofftankstellen zur Verfügung stehen. Deutschland, Italien und Dänemark verfügen bereits über eine beträchtliche Anzahl von Wasserstoff-Tankstellen, auch wenn einige davon nicht öffentlich zugänglich sind. Für bestimmte Komponenten – wie Kraftstoffschläuche – müssen noch gemeinsame Normen entwickelt werden. Gemäß dem vorliegenden Vorschlag werden die bestehenden bzw. zu errichtenden Tankstellen zu einem Verbundnetz mit gemeinsamen Normen zusammengeschlossen, um die Mobilität von Wasserstofffahrzeugen zu gewährleisten. Dies gilt für die 14 Mitgliedstaaten, die derzeit ein Wasserstoffnetz haben. • Biokraftstoffe: Biokraftstoffe haben einen Marktanteil von fast 5 %. Sie stellen immer ein Kraftstoffgemisch dar und benötigen keine spezielle Infrastruktur. Deshalb enthält der Richtlinienvorschlag für Biokraftstoffe keine Regelungen. • Erdgas: flüssig (LNG) und komprimiert (CNG): LNG wird in der Schifffahrt eingesetzt, sowohl auf See als auch auf den Binnenwasserstraßen. Die LNG-Infrastruktur für die Betankung von Schiffen ist noch aufzubauen. Nur Schweden verfügt über eine kleine LNG-Bunkeranlage für die Seeschifffahrt, in einigen anderen Mitgliedstaaten gibt es entsprechende Pläne. Die Kommission schlägt vor, bis 2020 bzw. 2025 in allen 139 See- und Binnenhäfen des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes LNG-Tankstellen zu installieren. Dabei handelt es sich nicht um große Erdgasterminals, sondern entweder um ortsfeste oder um mobile Tankstellen.
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • LNG: Flüssigerdgas wird auch für LKWs verwendet, aber es gibt nur 38 Tankstellen in der EU. Die Kommission schlägt vor, bis Ende 2020 alle 400 km entlang den Straßen des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes entsprechende Tankstellen einzurichten. • CNG: Komprimiertes Erdgas wird in erster Linie für Autos eingesetzt. Eine Million Fahrzeuge – und damit 0,5 % des EU-Kfz-Gesamtbestands – werden zurzeit mit diesem Kraftstoff betrieben. Die Industrie möchte diese Anzahl bis 2020 um das Zehnfache erhöhen. Dem Kommissionsvorschlag zufolge sollen nach 2020 im Abstand von jeweils höchstens 150 km öffentlich zugängliche CNG-Tankstellen, die gemeinsamen Normen entsprechen, zur Verfügung stehen. • LPG: Flüssiggas. Für LPG sind keine Maßnahmen vorgesehen; die Kerninfrastruktur steht bereits.
Politische Bedeutung:	Hoch. Die Diversifizierung der Kraftstoffbasis über alternative Kraftstoffe/Energieträger und Antriebstechnologien (insb. Batterietechnologie, Brennstoffzelle) hat für den Verkehrsbereich große energie- und klima- bzw. umweltpolitische Bedeutung. Die Vorschläge der KOM im Bereich der technischen Standards (technische Spezifikationen bei Ladestationen und H2-Tankstellen) ermöglichen die Chance, bestehende Hemmnisse abzubauen und die Marktentwicklung innovativer Antriebstechnologien zu unterstützen. Europa kann sich über EU-weit harmonisierte Standards eine weltweite Technologieführerschaft sichern. Quantitative Vorgaben bezüglich der aufzubauenden Ladeinfrastrukturen werden kritisch gesehen und sind noch weiter zu prüfen.
Was ist das besondere deutsche Interesse?	Es liegt in deutschem Technologie- und Industrieinteresse, die nationalen Innovationsaktivitäten beim Thema Antriebstechnologien (insb. Batterie- und Brennstoffzellentechnologie) und alternative Kraftstoffoptionen europaweit zu verankern und hierüber die Marktentwicklung in Europa zu forcieren. Bei zentralen Fragestellungen (insb. „Ladestecker Elektrofahrzeuge“, techn. Spezifikationen bei der Wasserstoffinfrastruktur) schlägt die KOM deutsche Industriestandards vor.
bisherige Position des Deutschen Bundestages:	Liegt noch nicht vor
Position des Bundesrates:	Liegt noch nicht vor
Position des Europäischen Parlaments:	Liegt noch nicht vor
Meinungsstand im Rat:	–
Verfahrensstand: (Stand der Befassung)	Vorstellung des Dossiers im Rat am XX.XX.2013

Finanzielle Auswirkungen:	Investitionskostenschätzung lt. KOM: rd. 10 Mrd. Euro. Das Dossier geht davon aus, dass alle Investitionen durch die Industrie getragen werden. Die Kostenschätzung ist dabei ebenso zu überprüfen wie ggf. die Auswirkungen dieser Kosten auf das Verbraucherverhalten.
----------------------------------	--

Zeitplan für die Behandlung im

a) Bundesrat:	–
b) Europäischen Parlament:	–
c) Rat:	–

Prüfbogen

für die Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprüfung

1. <u>Bezeichnung des Rechtsakts</u> (mit Rats- o. KOM-Dok.-Nr.)	KOM(2013) 18 /2
2. <u>Vorgeschlagene Rechtsgrund- lage(n)</u>	Artikel 90 und 91 AEUV (Titel VI zur gemeinsamen Ver- kehrspolitik)
3. <u>Zuständigkeit der Europäischen Union</u>	<input type="checkbox"/> ausschließlich (dann keine Subsidiaritätsprüfung; weiter bei <u>Ziffer 5</u>) <input checked="" type="checkbox"/> nicht ausschließlich (dann weiter bei <u>Ziffer 4</u>)
4. <u>Subsidiarität</u>	<p>A. Kann das Ziel der Maßnahme <u>auf mitgliedstaatlicher Ebene</u> (einschl. Gebietskörperschaften) ausreichend erreicht werden?¹</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> NEIN, denn:</p> <p style="margin-left: 40px;"><input checked="" type="checkbox"/> eine Initiative ist notwendig, da die MS nicht über die erforderlichen rechtlichen Instrumente verfügen, um eine europaweite Vereinheitlichung einschlägigen technischen Spezifikationen zu gewährleisten. Unter Subsidiaritätsaspekten fraglich ist dagegen insbesondere die im Richtlinienvorschlag enthaltene Vorgabe einer Mindestanzahl an Elektroladestationen (für alternative Kraftstoffe max. Entfernungen vorgegeben).</p> <p style="margin-left: 40px;"><input type="checkbox"/></p> <p style="margin-left: 40px;"><input type="checkbox"/></p>

¹ Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 3 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(3) Nach dem **Subsidiaritätsprinzip** wird die Union in den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht genommenen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten weder auf zentraler noch auf regionaler oder lokaler Ebene ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs oder wegen ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind...

	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> sonstige Gründe. <u>Erläuterung zu den Möglichkeiten eines Vorgehens auf Ebene der Mitgliedstaaten:</u>
	<p>B. Kann das Ziel der Maßnahme auf <u>EU-Ebene</u> - insbesondere im Hinblick auf den Umfang und die Wirkung der Maßnahme – besser erreicht werden?</p> <p>X <input type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p><u>Erläuterung zu dem Erfordernis bzw. zu den Vorteilen eines Vorgehens auf Unionsebene:</u> Die im RL-Entwurf vorgeschlagenen delegierten Rechtsakte sowie die konkreten Vorgaben bzgl. der aufzubauenden Infrastrukturen sind im Detail noch zu überprüfen und im Rahmen der Verhandlungen ggf. anzupassen.</p>
5. <u>Verhältnismäßigkeit</u>	<p>A. <input type="checkbox"/> Ist die Regelung zur Zielerreichung geeignet?</p> <p>X <input type="checkbox"/> JA</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN</p> <p>B. Ist die Regelung erforderlich und angemessen?</p> <p>X <input type="checkbox"/> JA,</p> <p><input type="checkbox"/> NEIN, denn:</p>

	<p> <input type="checkbox"/> regelungstechnisch gibt es Alternativen zu Rechtsakten (z.B. freiwillige Vereinbarungen); <input type="checkbox"/> die Wahl der Rechtsform (Verordnung, Richtlinie oder Beschluss) ist nicht angemessen; <input type="checkbox"/> Regelungsumfang und Regelungsdichte sind nicht angemessen; <input type="checkbox"/> die finanzielle Belastung und der Verwaltungsaufwand sind nicht angemessen. </p> <p>Erläuterung zu Eignung, Erforderlichkeit und Angemessenheit:² Die im RL-Entwurf vorgeschlagenen delegierten Rechtsakte sowie die konkreten Vorgaben bzgl. der aufzubauenden Infrastrukturen sind im Detail noch zu überprüfen und im Rahmen der Verhandlungen ggf. anzupassen.</p>
<p>6. a) <u>Begründung</u></p> <p>6. b) <u>Erwägungsgründe</u></p>	<p>Hat die Kommission in der Begründung des Rechtssetzungsakts zureichende Ausführungen zur Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit angestellt? Sind diese Ausführungen hinreichend substantiiert?</p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN </p> <p>Erläuterung:</p> <p>Gehen die Erwägungsgründe des Rechtsetzungsakts auf Aspekte der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit ein? Treffen diese Angaben zu?</p> <p> <input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN </p> <p>Erläuterung:</p>
<p>7. <u>Gesamtbeurteilung</u></p>	

² Grundlage für die Prüfung ist Art. 5 Abs. 4 EUV, der wie folgt lautet (Auszug):

(4) Nach dem Grundsatz der **Verhältnismäßigkeit** gehen die Maßnahmen der Union inhaltlich wie formal nicht über das zur Erreichung der Ziele der Verträge erforderliche Maß hinaus...

Bundesrat

Drucksache 48/13

28.01.13

EU - Fz - U - Vk - Wi

Unterrichtung durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau
der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

COM(2013) 18 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 255/97 = AE-Nr. 970964,
Drucksache 45/02 = AE-Nr. 020222,
Drucksache 37/08 = AE-Nr. 080045,
Drucksache 825/09 = AE-Nr. 090919,
Drucksache 179/11 = AE-Nr. 110225 und
Drucksache 228/11 = AE-Nr. 110286

Drucksache 48/13



Brüssel, den 24.1.2013
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2013) 5 final}
{SWD(2013) 6 final}

DE

DE

Drucksache 48/13

-2-

BEGRÜNDUNG**1. HINTERGRUND UND ZIELE DES VORSCHLAGS**

Im Rahmen der Strategie „Europa 2020“¹ für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum zielen die Leitinitiativen „Ressourceneffizientes Europa“ und „Innovationsunion“ darauf ab, die gesellschaftlichen Herausforderungen wie Klimawandel und Energie- und Ressourcenknappheit zu bewältigen, die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und durch einen effizienteren Ressourcen- und Energieeinsatz die Energieversorgungssicherheit zu erhöhen. Im Einklang mit dieser Strategie wurde im Weißbuch mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“² gefordert, die Erdölabhängigkeit des Verkehrs abzubauen, und das Ziel formuliert, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 % zu verringern. Es wurde angekündigt, dass die Kommission eine „Strategie für umweltverträgliche, alternative Kraftstoffe, einschließlich der zugehörigen Infrastruktur“ (Maßnahme 24) entwickeln und Leitlinien und Standards für die Betankungsinfrastruktur (Maßnahme 26) bereitstellen wird.

In ihrer Mitteilung über eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe³ bewertet die Kommission die Hauptoptionen, die im Bereich alternative Kraftstoffe zur Verfügung stehen, um Erdöl zu ersetzen und gleichzeitig zur Reduzierung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen beizutragen. Vorgeschlagen wird ein umfassender Katalog von Maßnahmen zur Förderung der Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe in Europa, der andere Strategien zur Senkung des Ölverbrauchs und der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen ergänzen soll.

Die wichtigsten alternativen Kraftstoffe sind Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, Erdgas - in Form von komprimiertem Erdgas (Compressed Natural Gas – CNG), Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas – LNG) oder „Gas to Liquids“ (GtL) - sowie Flüssiggas (Liquefied Petroleum Gas – LPG).

Das Fehlen einer Infrastruktur für die Nutzung alternativer Kraftstoffe sowie gemeinsamer technischer Spezifikationen für die Schnittstelle Fahrzeug/Infrastruktur wird als größtes Hindernis für die Markteinführung alternativer Kraftstoffe und deren Akzeptanz seitens der Verbraucher angesehen.

Mit der vorgeschlagenen Richtlinie sollen der Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und die Festlegung einheitlicher technischer Spezifikationen für die betreffenden Infrastrukturen in der Union sichergestellt werden. Ziel der Initiative ist es, das Spiel der Marktkräfte zu fördern und einen Beitrag zum Wirtschaftswachstum in Europa zu leisten.

2. ANHÖRUNG INTERESSIERTER KREISE UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Die Kommission hat umfassende vorbereitende Arbeiten und Konsultationen durchgeführt: mit Wirtschaft und Zivilgesellschaft im Rahmen der Europäischen Sachverständigengruppe für künftige Kraftstoffe für den Verkehr in den Jahren

¹ KOM(2010) 2020 endg.
² KOM(2011) 144 endg.
³ COM(2013) 17.

2010-2011 und einer gezielten Anhörung im November/Dezember 2011, mit Experten aus den Mitgliedstaaten im Rahmen der Gemeinsamen Expertengruppe für Verkehr und Umwelt im Jahr 2011, mit Kfz-Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten, Wirtschaft und Zivilgesellschaft im Rahmen der Hochrangigen Gruppe „CARS 21“ in den Jahren 2010-2012 und mit der allgemeinen Öffentlichkeit im Rahmen einer öffentlichen Online-Konsultation, die zwischen August und Oktober 2011 stattfand, sowie auf einer Konferenz zum Thema „Künftige Kraftstoffe für den Verkehr“ im Rahmen der „EU-Woche für nachhaltige Energie“ 2011.

Die von den beiden Sachverständigengruppen und der Hochrangigen Gruppe „CARS 21“ ausgearbeiteten Berichte sowie zusammenfassende Darstellungen der öffentlichen Konferenz und der im Rahmen der öffentlichen Konsultation sowie der gezielten Anhörung der Interessenträger eingegangenen Beiträge wurden auf der Website der Kommission⁴ veröffentlicht.

Es wurden verschiedene Studien erstellt: In der Studie über saubere Verkehrssysteme („Clean Transport Systems“ – CTS) wurde der mögliche Beitrag alternativer Kraftstoffe zur Verwirklichung des im Weißbuch zum Verkehr formulierten Ziels einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 60 % untersucht. In der CTS-Durchführungsstudie über Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe⁵ wurden verschiedene Optionen für die Entwicklung einer EU-weiten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe bewertet. In der Studie „EU Transport GHG: Routes to 2050“⁶ wurden insbesondere Fragen der CO₂-Reduzierung aufgegriffen, die für diese Initiative relevant sind, und ihre Ergebnisse unterstreichen, dass laufende technische Verbesserungen der Fahrzeugeffizienz neben den alternativen Kraftstoffen eine entscheidende Rolle dabei spielen müssen, die Kosteneffizienz des gesamten Strategiepakets zu gewährleisten.

In der zusammen mit diesem Vorschlag vorgelegten Folgenabschätzung wird die Infrastruktursituation für die Hauptoptionen analysiert. Bewertet werden verschiedene politische Optionen für den erforderlichen Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und für die Festlegung einheitlicher technischer Spezifikationen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE

Die vorgeschlagene Richtlinie enthält Vorschriften für die Festlegung eines nationalen Strategierahmens zur Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe und für den Aufbau der mindestens erforderlichen entsprechenden Infrastruktur, einschließlich der Festlegung einheitlicher technischer Spezifikationen.

Für Elektrizität, Wasserstoff und Erdgas (CNG und LNG) wird eine verbindliche Mindestinfrastrukturabdeckung vorgeschlagen, da dies eine entscheidende Voraussetzung für die Akzeptanz dieser alternativen Kraftstoffe seitens der

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>;
<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>;
http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf;
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf;
http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm;
<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>;
<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm;

⁶ www.eutransportghg2050.eu

Drucksache 48/13

-4-

Verbraucher (Markteinführung) und für die Weiterentwicklung und Verbreitung der Technologie durch die Industrie ist.

In der vorgeschlagenen Richtlinie ist vorgesehen, dass jeder Mitgliedstaat eine Mindestanzahl von Ladestationen für Elektrofahrzeuge einrichtet, von denen 10 % öffentlich zugänglich sein müssen. Ausgehend von den in vielen Mitgliedstaaten bereits geltenden Zielvorgaben für die Einführung von Elektrofahrzeugen werden die Mindestanzahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten vorzusehenden Ladestationen festgelegt und die für die Union als Ganzes zu erwartende Gesamtzahl extrapoliert. In Mitgliedstaaten mit einer höheren Urbanisierungsrate kann von einer größeren Zahl Elektrofahrzeuge ausgegangen werden, da diese aufgrund ihrer begrenzten Reichweite einerseits und des erheblichen positiven Effekts im Sinne einer Verringerung der Schadstoff- und Lärmemissionen andererseits überwiegend in städtischen Ballungsgebieten Verbreitung finden werden. Pro Elektrofahrzeug müssen mindestens zwei Ladestationen für eine vollständige Aufladung sowie eine gewisse Anzahl öffentlich zugänglicher Ladestationen für ein intermittierendes Nachladen zur Verfügung stehen, damit der Reichweitenangst entgegengewirkt werden kann.

Für die Schnittstellen zwischen Ladestationen und Fahrzeugen sowie für die landseitige Stromversorgung von Schiffen müssen einheitliche technische Spezifikationen festgelegt werden.

Neben den bereits bestehenden Wasserstofftankstellen, die im Rahmen von Wasserstofffahrzeug-Demonstrationsprojekten errichtet wurden, müssen weitere Tankstellen geschaffen werden, damit Wasserstofffahrzeuge innerhalb des jeweiligen nationalen Hoheitsgebiets flächendeckend genutzt werden können. Dadurch würde der Verkehr wasserstoffbetriebener Fahrzeuge in der gesamten Union ermöglicht. Damit wiederum würde das Fundament für den etwaigen späteren Aufbau eines europaweiten Netzes gelegt. Für Wasserstofftankstellen müssen einheitliche technische Spezifikationen festgelegt werden.

LNG-Betankungsstationen müssen in allen See- und Binnenhäfen ebenso wie innerhalb bestimmter maximaler Entfernungen entlang den Autobahnen des TEN-V-Kernnetzes errichtet werden. Sowohl für LNG-Tankstellen als auch für CNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge müssen einheitliche Spezifikationen festgelegt werden.

CNG-Tankstellen müssen in dem Umfang eingerichtet werden, der erforderlich ist, um unionsweit den Verkehr von CNG-Fahrzeugen zu ermöglichen.

Zur Information der Verbraucher müssen an den Tanksäulen aller Tankstellen, in den Bedienungsanleitungen von Fahrzeugen sowie an den Fahrzeugen selbst klare und leicht verständliche Angaben zur Verträglichkeit zwischen den auf dem Markt befindlichen Kraftstoffen und Fahrzeugen gemacht werden.

Eine Änderung der Liste alternativer Kraftstoffe oder der Infrastrukturabdeckung und eine Anpassung der technischen Spezifikationen für Kraftstoffe und die jeweilige Infrastruktur soll im Wege delegierter Rechtsakte erfolgen können.

Die zur Information der Verbraucher über Kraftstoffe und deren Fahrzeugverträglichkeit einzusetzenden Mittel sollen in Durchführungsrechtsakten festgelegt werden können.

DE

4

DE

Alle zur Umsetzung dieser Richtlinie erforderlichen wesentlichen Elemente sind in den Artikeln, Anhängen und Erwägungsgründen der Richtlinie enthalten. Erläuternde Dokumente sind daher nicht erforderlich.

3.1. Rechtsgrundlage – Form des Rechtsakts

Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie ist es, einen Beitrag zur langfristigen Gewährleistung eines nachhaltigen Verkehrs durch die Unterstützung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zu leisten. Die Initiative stützt sich auf Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe d des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Mit den im Richtlinienvorschlag vorgesehenen quantifizierten Verpflichtungen wird ein für Wirtschaft und Verbraucher vorhersehbarer Rahmen geschaffen. Von den Mitgliedstaaten wird verlangt, dass sie einen nationalen politischen Rahmen festlegen, der mindestens die in der Richtlinie genannten Elemente umfasst. Die Wahl der Mittel zur Umsetzung der Richtlinie und zur Verwirklichung der dargelegten Ziele bleibt jedoch den Mitgliedstaaten überlassen. Die Flexibilität in Bezug auf die Umsetzung der Richtlinie ermöglicht es den Mitgliedstaaten, diejenigen Instrumente anzuwenden, die ihnen mit Blick auf die Erreichung der in der Richtlinie festgelegten Ziele am kosteneffizientesten erscheinen.

3.2 Inhalt des Vorschlags

In Artikel 1 wird der Anwendungsbereich festgelegt: Gegenstand der Richtlinie sind die Festlegung einheitlicher technischer Spezifikationen und der Aufbau einer Mindestinfrastruktur für die im Verkehr genutzten alternativen Kraftstoffe Elektrizität, Erdgas (LNG und CNG) und Wasserstoff.

Artikel 2 enthält die für die Zwecke der Richtlinie erforderlichen Begriffsbestimmungen.

Artikel 3 sieht die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten vor, einen nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung im Bereich der alternativen Kraftstoffe und der entsprechenden Infrastruktur festzulegen. Ferner enthält er Bestimmungen zur Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, zu den Berichtspflichten gegenüber der Kommission und zur anschließenden Bewertung der nationalen Strategierahmen durch die Kommission.

In Artikel 4 ist festgelegt, wie viele Ladestationen für Elektrofahrzeuge in den einzelnen Mitgliedstaaten vorhanden sein müssen und welchen gemeinsamen technischen Spezifikationen diese Infrastruktur genügen muss.

Artikel 5 verpflichtet Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet bereits Wasserstofftankstellen existieren, sicherzustellen, dass eine ausreichende Anzahl solcher Tankstellen vorhanden ist, um den Verkehr von wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen innerhalb ihres gesamten Staatsgebiets zu ermöglichen. Darüber hinaus wird festgelegt, welchen einheitlichen technischen Spezifikationen die betreffende Infrastruktur genügen muss.

Artikel 6 sieht vor, dass in allen See- und Binnenhäfen und an allen Straßen des TEN-V-Kernnetzes LNG-Tankstellen zur Verfügung stehen müssen, und legt fest, welchen einheitlichen technischen Spezifikationen die betreffende Infrastruktur zu genügen hat. Außerdem wird die Bereitstellung einer ausreichenden Zahl von CNG-Tankstellen innerhalb bestimmter maximaler Entfernungen verlangt – so dass unionsweit der Verkehr von CNG-Fahrzeugen ermöglicht wird – und festgelegt,

Drucksache 48/13

-6-

welchen einheitlichen technischen Spezifikationen CNG-Tankstellen zu genügen haben.

In Artikel 7 ist festgelegt, welche einheitlichen Verbraucherinformationen über Kraftstoffe und deren Fahrzeugverträglichkeit an den Tanksäulen der Tankstellen, in den Bedienungsanleitungen von Fahrzeugen und an den Fahrzeugen selbst anzugeben sind.

In Artikel 8 wird das Verfahren für delegierte Rechtsakte erläutert.

In Artikel 9 wird das Ausschussverfahren für Durchführungsrechtsakte erläutert.

In Artikel 10 sind Zeitplan und Inhalt der von den Mitgliedstaaten und der von der Kommission vorzulegenden Berichte festgelegt.

Artikel 11 regelt die Frist für die Umsetzung der Richtlinie und das Verfahren zur Notifizierung der nationalen Umsetzungsmaßnahmen.

In Artikel 12 wird das Datum des Inkrafttretens der Richtlinie festgelegt.

In Anhang I sind die Elemente aufgeführt, die mindestens in den nationalen Strategierahmen enthalten sein müssen.

In Anhang II ist festgelegt, wie viele Ladestationen für Elektrofahrzeuge in den einzelnen Mitgliedstaaten mindestens eingerichtet werden müssen.

Anhang III enthält die technischen Spezifikationen für Ladestationen für Elektrofahrzeuge, für die landseitige Stromversorgung von Schiffen, für Wasserstofftankstellen und für Erdgastankstellen (LNG und CNG) sowie die Kraftstoffnormen, die bei den Verbraucherinformationen über Kraftstoffe zugrunde zu legen sind.

Subsidiaritätsprinzip

Gemäß den Artikeln 90 und 91 AEUV (Titel VI zur gemeinsamen Verkehrspolitik) kann die Union im Verkehrsbereich tätig werden.

Eine Initiative der Union ist notwendig, da die Mitgliedstaaten nicht über die erforderlichen rechtlichen Instrumente verfügen, um eine europaweite Koordinierung des Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und der einschlägigen technischen Spezifikationen zu gewährleisten.

Der Mehrwert einer europäischen Maßnahme in diesem Bereich ergibt sich aus dem transnationalen Charakter des Problems fehlender Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe. Fahrzeugbauer, Schiffbauer und Ausrüstungshersteller müssen in großem Maßstab für einen einheitlichen EU-Markt produzieren können. Auch müssen sie sich auf eine kohärente Entwicklung in allen Mitgliedstaaten verlassen können. Verbraucher und Verkehrsnutzer erwarten ihrerseits eine europaweite Mobilität für Fahrzeuge und Schiffe, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden. Eine Maßnahme auf europäischer Ebene ermöglicht die angestrebte Koordinierung für den gesamten EU-Markt und die EU-weite Festlegung einheitlicher technischer Spezifikationen.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit betrifft die vorgeschlagene Maßnahme ausschließlich die alternativen Kraftstoffe Elektrizität, Wasserstoff und Erdgas (LNG und CNG), bei denen das Marktversagen eine öffentliche Intervention erfordert, und ausschließlich zwei Verkehrsträger (Straßenverkehr und Schifffahrt),

DE

6

DE

bei denen der Aufbau des mindestens erforderlichen Netzes nicht ohne Unterstützung der Union bewerkstelligt werden kann. Diese Sektoren haben einen Anteil von über 80 % am Fracht- und Fahrgastaufkommen. Der Einsatz alternativer Kraftstoffe ist in diesen Sektoren von grundlegender Bedeutung, wenn die Erdölabhängigkeit abgebaut, Europas Wettbewerbsfähigkeit verbessert und Treibhausgas- und Schadstoffemissionen verringert werden sollen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der EU-Haushalt wird lediglich mit geringen Kosten belastet, die im Zusammenhang mit dem Follow-up der Umsetzung der Richtlinie anfallen.

Drucksache 48/13

-8-

2013/0012 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission⁷,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁸,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁹,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrer Mitteilung „Europa 2020: Eine Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“¹⁰ gibt die Kommission das Ziel vor, durch einen effizienteren Einsatz von Ressourcen und Energie die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern und die Energieversorgungssicherheit zu erhöhen.
- (2) Im Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“¹¹ wurde gefordert, die Abhängigkeit des Verkehrs vom Erdöl abzubauen. Daher hat die Kommission sich an die Aufgabe gemacht, eine Strategie für umweltverträgliche, alternative Kraftstoffe, einschließlich der zugehörigen Infrastruktur, zu entwickeln. Im Weißbuch wurde auch das Ziel vorgegeben, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2050 um 60 % zu senken.
- (3) Mit der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinien 2001/77/EG und 2003/30/EG¹² wurde für erneuerbare Energieträger das Ziel gesetzt, einen Marktanteil von 10 % an den für den Verkehr eingesetzten Kraftstoffen zu erreichen.

⁷ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁸ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁹ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

¹⁰ KOM(2010) 2020.

¹¹ KOM(2011) 144.

¹² ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 16.

- (4) Auf der Grundlage der Konsultation interessierter Kreise und nationaler Experten sowie von Fachinformation¹³ wurden Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, Erdgas und Flüssigerdgas (LNG) als die wichtigsten Alternativen zum Erdöl ermittelt, die für die langfristige Ersetzung von Erdöl sowie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen geeignet sind.
- (5) In ihrem Bericht vom 6. Juni 2012¹⁴ stellt die Hochrangige Gruppe „CARS 21“ fest, dass das Fehlen einer unionsweiten harmonisierten Infrastruktur für alternative Kraftstoffe der Markteinführung von Fahrzeugen entgegensteht, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, und dadurch der ökologische Nutzen hinausgezögert wird. In der Mitteilung der Kommission über einen Aktionsplan für die Automobilindustrie in Europa „CARS 2020“ werden die zentralen Empfehlungen der Hochrangigen Gruppe „CARS 21“ aufgegriffen und ein auf ihnen beruhender Aktionsplan aufgestellt¹⁵. Diese Richtlinie zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe stellt eine der von der Kommission angekündigten Schlüsselmaßnahmen dar.
- (6) Eine Fragmentierung des Binnenmarktes durch die unkoordinierte Markteinführung alternativer Kraftstoffe sollte vermieden werden. Koordinierte Strategien in allen Mitgliedstaaten sollten daher die langfristige Sicherheit bieten, die für private und öffentliche Investitionen in Fahrzeug- und Kraftstofftechnologie wie auch den Infrastrukturaufbau erforderlich ist. Die Mitgliedstaaten sollten daher einen nationalen Strategierahmen festlegen, in dem ihre Vorstellungen, Ziele und Fördermaßnahmen auf dem Gebiet der Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe, einschließlich der aufzubauenden erforderlichen Infrastruktur, umrissen werden. Die Mitgliedstaaten sollten mit anderen Nachbarländern auf regionaler oder makroregionaler Ebene in Form von Konsultationen oder gemeinsamen Strategierahmen zusammenarbeiten, insbesondere dort, wo eine durchgehende grenzüberschreitende Infrastrukturabdeckung für alternative Kraftstoffe oder der Bau neuer Infrastruktur in der Nähe von Staatsgrenzen benötigt wird. Die Kommission sollte nach regelmäßiger Evaluierung für die Koordinierung dieser nationalen Strategierahmen und deren Kohärenz auf EU-Ebene sorgen.
- (7) Für Fördermaßnahmen der Union oder der Einzelstaaten auf dem Gebiet der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sollten nur Kraftstoffe in Frage kommen, die in die nationalen Strategierahmen einbezogen sind, damit öffentliche Mittel gezielt für eine koordinierte Binnenmarktentwicklung im Hinblick auf eine unionsweite Mobilität verwendet werden, bei der Kraftfahrzeuge und Schiffe zum Einsatz kommen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden.
- (8) Fördermaßnahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sollten im Einklang mit den Regeln für staatliche Beihilfen des AEUV umgesetzt werden.
- (9) Biokraftstoffe sind gemäß der Definition in der Richtlinie 2009/28/EG¹⁶ Kraftstoffe, die aus Biomasse hergestellt werden. Auf Biokraftstoffe entfällt ein Anteil von 4,4 % im Verkehr der EU, so dass sie derzeit der wichtigste alternative Kraftstoff sind. Sie können zu einer spürbaren Senkung der gesamten CO₂-Emissionen beitragen, sofern sie nachhaltig hergestellt werden und keine indirekten Flächennutzungsänderungen

¹³ COM(2013) 17.

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

¹⁵ COM(2012) 636 endg. vom 8.11.2012.

¹⁶ ABl. L 140 vom 5.6.2009, S.16.

Drucksache 48/13

-10-

verursachen. Sie könnten saubere Energie für alle Verkehrsträger liefern. Allerdings kann ihre Nutzung durch Versorgungsengpässe und Nachhaltigkeitsüberlegungen eingeschränkt sein.

- (10) Aufgrund der mangelnden Harmonisierung beim Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe können auf der Angebotsseite keine Skalenerträge erzielt werden und auf der Nachfrageseite kann keine EU-weite Mobilität entstehen. Neue Infrastrukturnetze müssen aufgebaut werden, insbesondere für Elektrizität, Wasserstoff und Erdgas (LNG und CNG).
- (11) Elektrizität ist ein sauberer Kraftstoff, der insbesondere für den Einsatz von Elektrofahrzeugen und elektrischen Zweirädern in städtischen Ballungsräumen geeignet ist und zur Verbesserung der Luftqualität sowie zur Lärminderung beitragen kann. Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass genügend Ladestationen für Elektrofahrzeuge errichtet werden – mindestens doppelt so viel wie es Fahrzeuge gibt – und 10 % davon öffentlich zugänglich sind, wobei der Schwerpunkt insbesondere auf städtischen Ballungsgebieten liegen sollte. Privateigentümer von Elektrofahrzeugen sind weitgehend vom Zugang zu Ladestationen auf kollektiven Parkplätzen, etwa von Wohn-, Büro- oder Geschäftsgebäuden, abhängig. Behörden sollten zur Unterstützung der Bürger Vorschriften aufstellen, damit Bauherren und Immobilienmanager die entsprechende Infrastruktur mit ausreichenden Ladestationen für Elektrofahrzeuge errichten.
- (12) Bei der Entwicklung der Infrastruktur für Elektrofahrzeuge muss dem Zusammenspiel dieser Infrastruktur mit dem Elektrizitätssystem wie auch der Elektrizitätspolitik der Union Rechnung getragen werden. Für die Errichtung und den Betrieb von Ladestationen für Elektrofahrzeuge sollte es einen Wettbewerbsmarkt mit offenem Zugang für alle Parteien geben, die an der Markteinführung oder dem Betrieb von Aufladeinfrastruktur interessiert sind.
- (13) Elektrofahrzeuge könnten durch das Aufladen von Batterien aus dem Stromnetz zu Zeiten niedriger allgemeiner Elektrizitätsnachfrage und das Einspeisen von Strom zu Zeiten hoher allgemeiner Elektrizitätsnachfrage zur Stabilität des Elektrizitätssystems beitragen. Daher sollten Ladestationen über intelligente Verbrauchserfassungssysteme verfügen und der Preis für Strom an einer Ladestation sollte marktgestützt sein, so dass ein flexibler Verbrauch - und die Speicherung - von Strom durch dynamische Preisbildung gefördert werden.
- (14) Hinsichtlich der nicht öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektrofahrzeuge sollten die Mitgliedstaaten für Einheitlichkeit sorgen und die maximale Ausnutzung von Synergien mit den Plänen für die Einführung intelligenter Messsysteme anstreben, die gemäß der in Anhang I.2 der Richtlinie 2009/72/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über gemeinsame Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/54/EG¹⁷ niedergelegten Verpflichtung erstellt werden. Öffentlich zugängliche Ladestationen gehören zurzeit nicht zu den regulierten Tätigkeiten eines Verteilernetzbetreibers gemäß der Festlegung in Kapitel VI der Richtlinie 2009/72/EG.
- (15) Die Kommission erteilte 2010 den europäischen Normungsorganisationen (ESO) einen Auftrag (M468) zur Ausarbeitung neuer Normen bzw. zur Überarbeitung der bestehenden Normen mit dem Ziel, die Interoperabilität und die

¹⁷ ABl. L 211 vom 14.8.2009, S. 55.

Anschlussmöglichkeit zwischen der Stromaufnahme- und der Ladestation für Elektrofahrzeuge zu gewährleisten. CEN/CENELEC setzte eine Sondergruppe ein, die im Oktober 2011 einen Bericht veröffentlichte. Obschon der Bericht mehrere Empfehlungen enthielt, wurde keine Einigung über die Wahl einer Standardschnittstelle erzielt. Daher ist weiteres strategisches Vorgehen vonnöten, um eine nicht eigentumsrechtlich geschützte Lösung zu entwickeln, die für Interoperabilität in der gesamten EU sorgt.

- (16) Landseitige Elektrizitätsanlagen können für die saubere Stromversorgung im See- und Binnenschiffsverkehr genutzt werden, insbesondere in See- und Binnenschiffahrtshäfen, in denen die Luftqualität schlecht und die Lärmpegel hoch sind.
- (17) Wasserstofffahrzeuge, einschließlich mit Wasserstoff betriebene Zweiräder, haben bislang zwar sehr geringe Marktdurchdringungsquoten, doch der Aufbau einer ausreichenden Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur ist von wesentlicher Bedeutung, um das Inverkehrbringen von Wasserstofffahrzeugen in größerem Maßstab zu ermöglichen.
- (18) Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass eine öffentlich zugängliche Infrastruktur für die Versorgung von Kraftfahrzeugen mit Wasserstoff aufgebaut wird, bei der die Entfernungen zwischen den Tankstellen so bemessen sind, dass Wasserstofffahrzeuge innerhalb des gesamten Staatsgebiets genutzt werden können, und eine bestimmte Anzahl von Tankstellen in städtischen Ballungsgebieten zur Verfügung stehen. Dadurch würde der Verkehr wasserstoffbetriebener Fahrzeuge in der gesamten Union ermöglicht.
- (19) Für Erdgasfahrzeuge gibt es in der Europäischen Union ungefähr 3 000 Tankstellen. Zusätzliche Tankstellen könnten ohne Weiteres eingerichtet und aus dem gut ausgebauten, flächendeckenden Erdgasverteilungsnetz in der Union versorgt werden, vorausgesetzt, dass die Qualität des Gases für die Verwendung in den mit Erdgas betriebenen Fahrzeugen mit gängiger und auch fortschrittlicher Technologie ausreicht.
- (20) Die Mitgliedstaaten sollten dafür sorgen, dass eine öffentlich zugängliche Infrastruktur für die Versorgung von Kraftfahrzeugen mit gasförmigem komprimiertem Erdgas (CNG) aufgebaut wird, bei der die Entfernungen zwischen den Tankstellen so bemessen sind, dass CNG-Fahrzeuge in der ganzen Union genutzt werden können, und eine bestimmte Anzahl von Tankstellen in städtischen Ballungsgebieten zur Verfügung stehen.
- (21) Flüssigerdgas (Liquefied Natural Gas - LNG) stellt eine attraktive Alternative für Schiffe dar, mit der der Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen in den Schwefel-Emissions-Überwachungsgebieten gesenkt werden kann, wie es in der Richtlinie 2012/33/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen¹⁸ vorgesehen ist; dies gilt für die Hälfte der Schiffe im europäischen Kurzstreckenseeverkehr. Ein Kernnetz von LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschiffahrt sollte spätestens Ende 2020 zur Verfügung stehen. Die anfängliche vorrangige Ausrichtung auf das Kernnetz sollte nicht ausschließen, dass Flüssigerdgas auf längere Sicht auch in Häfen außerhalb des

¹⁸ ABl. L 327 vom 27. November 2012.

Drucksache 48/13

-12-

Kernetzes zur Verfügung gestellt wird, insbesondere in denjenigen, die für Schiffe von Bedeutung sind, die nicht der Beförderung dienen (Fischereifahrzeuge, Offshore-Service-Schiffe usw.).

- (22) LNG könnte auch als kosteneffiziente Technologie für schwere Nutzfahrzeuge genutzt werden, um die strengen Emissionsgrenzwerte der Euro-VI-Normen¹⁹ einzuhalten.
- (23) Das mit der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes eingerichtete Kernnetz²⁰ sollte Grundlage sein für den Aufbau einer LNG-Infrastruktur, da es die Hauptverkehrsströme abdeckt und Netzvorteile ermöglicht.
- (24) Angesichts der zunehmenden Vielfalt von Kraftstoffarten für Kraftfahrzeuge und der aktuellen Zunahme der Mobilität der Bürger im Straßenverkehr innerhalb der gesamten Union müssen den Verbrauchern klare und leicht verständliche Informationen über die Eignung ihres Fahrzeugs für die verschiedenen auf dem Markt angebotenen Kraftstoffe zur Verfügung gestellt werden; die Richtlinie 2009/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen sowie zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG²¹ bleibt dabei unberührt.
- (25) Damit die Bestimmungen dieser Richtlinie an die Marktentwicklungen und den technischen Fortschritt angepasst werden können, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, die die Liste der alternativen Kraftstoffe, die Infrastrukturmerkmale und die ausreichende Verteilung dieser Infrastruktur sowie die Normen für die Kraftstoffe zum Gegenstand haben. Besonders wichtig ist, dass die Kommission bei ihren vorbereitenden Arbeiten angemessene Konsultationen auch auf Expertenebene durchführt.
- (26) In europäischen Normen, die mit den einschlägigen internationalen Normen uneingeschränkt vereinbar sein müssen, sollten technische Spezifikationen für die Interoperabilität von Ladestationen und Tankstellen festgelegt werden. Da es keine europäischen Normen gibt, können für bestimmte erforderliche Spezifikationen keine genauen Verweise angegeben werden. Daher sollte die Kommission die europäischen Normungsorganisationen ersuchen, solche europäischen Normen im Einklang mit Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des

¹⁹ Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG, ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1-13.

²⁰ ABl. L xxx.

²¹ ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 88.

Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG²² zu veröffentlichen; diese Normen sollten auf derzeitigen internationalen Normen beziehungsweise auf laufenden internationalen Normungsarbeiten basieren. Liegen bereits internationale Normen vor, sollten darin enthaltene technische Spezifikationen als Zwischenlösung bis zur Verabschiedung europäischer Normen herangezogen werden. Für noch nicht veröffentlichte Normen wird sich die Arbeit auf Folgendes stützen: i) „Configuration FF, IEC 62196-3:CDV 2012“ für Gleichstrom-Schnellladestationen für Kraftfahrzeuge, ii) die Arbeiten von ISO TC67/WG10 für LNG-Tankstellen für Schiffe und iii) ISO/TC 252 für CNG- und L-CNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge. Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, die Bezugnahmen auf technische Spezifikationen in europäischen Normen im Wege delegierter Rechtsakte anzupassen.

- (27) Bei der Anwendung der Richtlinie sollte die Kommission einschlägige Expertengruppen konsultieren, beispielsweise die Europäische Sachverständigengruppe für künftige Kraftstoffe für den Verkehr, die sich aus Experten der Industrie und der Zivilgesellschaft zusammensetzt, sowie die Gemeinsame Expertengruppe für Verkehr und Umwelt, in der Sachverständige aus den Mitgliedstaaten zusammenkommen.
- (28) Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Unterlagen dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (29) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Richtlinie zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse für die Festlegung gemeinsamer Verfahren und Spezifikationen übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren²³, ausgeübt werden.
- (30) Da das Ziel dieser Verordnung – die Förderung einer breit angelegten Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe – auf Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern ein Tätigwerden der Union verlangt, damit die Nachfrage nach Fahrzeugen, die mit solchen Kraftstoffen betrieben werden, so groß ist, dass kosteneffiziente Entwicklungen durch die europäische Industrie möglich sind, und der Verkehr von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb in der gesamten Union ermöglicht wird, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus –

²² ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12.

²³ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13.

Drucksache 48/13

-14-

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1
Gegenstand*

Mit dieser Richtlinie wird ein gemeinsamer Rahmen für Maßnahmen im Hinblick auf die Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in der Union geschaffen, um den Verkehrssektor unabhängiger vom Erdöl zu machen; außerdem werden Mindestanforderungen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sowie einheitliche technische Spezifikationen festgelegt, unter anderem in Bezug auf Ladestationen für Elektrofahrzeuge und auf Erdgas- und Wasserstoff-Tankstellen (LNG und CNG).

*Artikel 2
Begriffsbestimmungen*

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

(1) „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe, die Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor ersetzen und zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen beitragen können. Sie umfassen:

- Elektrizität,
- Wasserstoff,
- Biokraftstoffe gemäß der Definition in der Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates,
- synthetische Kraftstoffe,
- Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas – CNG) und flüssig (Flüssigerdgas - LNG), und
- Flüssiggas (LPG).

(2) „Ladestation“ ist eine Langsamladestation oder eine Schnellladestation oder eine Vorrichtung für den Austausch der Batterie eines Elektrofahrzeugs.

(3) „Langsamladestation“ ist eine Ladestation, an der ein Elektrofahrzeug Strom mit einer Ladeleistung von 22 kW oder weniger direkt aufnehmen kann.

(4) „Schnellladestation“ ist eine Ladestation, an der ein Elektrofahrzeug Strom mit einer Ladeleistung von mehr als 22 kW direkt aufnehmen kann.

(5) „Öffentlich zugängliche Ladestation oder Tankstelle“ ist eine Ladestation oder Tankstelle, zu der alle Nutzer ohne Diskriminierung Zugang haben.

(6) „Elektrofahrzeug“ ist ein Fahrzeug im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge²⁴ mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, das mit einem oder mehreren Antriebsmotoren ausgestattet ist, die mit elektrischer Energie betrieben werden und nicht dauerhaft an das Netz angeschlossen sind, einschließlich ihrer Hochspannungskomponenten

²⁴ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

und Systeme, die mit der Hochspannungssammelschiene des elektrischen Antriebsstrangs galvanisch verbunden sind.

(7) „Tankstelle“ ist eine Vorrichtung zur Aufnahme eines Kraftstoffs - mit Ausnahme von LNG - über eine physisch vorhandene Pumpe.

(8) „LNG-Tankstelle“ ist eine Vorrichtung zur Aufnahme von LNG entweder über eine physisch vorhandene Pumpe, die mit festen oder mobilen Vorrichtungen verbunden ist (einschließlich Fahrzeugen und Schiffen) oder über einen mobilen LNG-Behälter.

Artikel 3
Nationaler Strategierahmen

1. Jeder Mitgliedstaat legt einen nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe und ihrer Infrastruktur fest, der die in Anhang I aufgeführten Punkte umfasst und mindestens Folgendes enthält:
 - eine Bewertung des aktuellen Stands und der künftigen Entwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe;
 - eine Bewertung der durchgehenden grenzüberschreitenden Infrastrukturabdeckung für alternative Kraftstoffe;
 - den Regelungsrahmen zur Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe;
 - flankierende politische Maßnahmen zur Umsetzung des nationalen Strategierahmens;
 - Maßnahmen zur Förderung von Verbreitung und Produktion;
 - die Förderung von Forschung, technologischer Entwicklung und Demonstration;
 - Zielvorgaben für die Verbreitung alternativer Kraftstoffe;
 - die voraussichtliche Anzahl von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, bis 2020;
 - eine Bewertung des Bedarfs an LNG-Tankstellen in Häfen, die außerhalb des TEN-V-Kernnetzes liegen und wichtig sind für Schiffe, die nicht für Beförderungszwecke eingesetzt werden, insbesondere für Fischereifahrzeuge;
 - gegebenenfalls Kooperationsvereinbarungen mit anderen Mitgliedstaaten gemäß Absatz 2.
2. Die Mitgliedstaaten arbeiten in Form von Konsultationen oder gemeinsamen Strategierahmen zusammen, um sicherzustellen, dass die zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen kohärent und koordiniert sind.
3. Nur Kraftstoffe, die in die nationalen Strategierahmen einbezogen sind, kommen für Maßnahmen zur Förderung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Betracht, die auf Ebene der Union oder der Mitgliedstaaten vorgesehen sind.
4. Fördermaßnahmen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sollten im Einklang mit den Regeln für staatliche Beihilfen des AEUV umgesetzt werden.
5. Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission ihre jeweiligen nationalen Strategierahmen [binnen 18 Monaten ab dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie].

Drucksache 48/13

-16-

6. Die Kommission evaluiert die nationalen Strategierahmen und sorgt für Kohärenz auf EU-Ebene. Sie übermittelt dem Europäischen Parlament innerhalb eines Jahres nach Verabschiedung der nationalen Strategierahmen den Bericht über die Evaluierung der nationalen Strategierahmen.
7. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 8 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die in Absatz 1 aufgeführten Elemente und die in Anhang I genannten Punkte zu ändern.

*Artikel 4**Stromversorgung für den Verkehrsbereich*

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass spätestens bis zum 31. Dezember 2020 mindestens die in der Tabelle in Anhang II genannte Anzahl von Ladestationen für Elektrofahrzeuge errichtet wird.
2. Mindestens 10 % der Ladestationen müssen öffentlich zugänglich sein.
3. Langsamladestationen für Elektrofahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2015 den technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 1.1 entsprechen.
Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2017 den technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 1.2 entsprechen.
Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Ausrüstung für Langsam- und Schnellladestationen entsprechend Anhang III Nummer 1.1 und Anhang III Nummer 1.2 zu fairen, angemessenen und nichtdiskriminierenden Bedingungen zur Verfügung steht.
4. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in Häfen eine landseitige Stromversorgung für Schiffe vorgesehen wird, sofern dies kosteneffizient ist und sich günstig auf die Umwelt auswirkt.
5. Die landseitige Stromversorgung für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt muss spätestens ab dem 31. Dezember 2015 den technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 1.3 entsprechen.
6. Alle öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektrofahrzeuge müssen mit intelligenten Verbrauchserfassungssystemen ausgerüstet sein, wie sie in Artikel 2 Nummer 28 der Richtlinie 2012/27/EU definiert sind, und die in deren Artikel 9 Absatz 2 festgelegten Anforderungen erfüllen.
7. Für die Verbrauchsdaten und die Messsysteme der Ladestationen für Elektrofahrzeuge gelten die Bestimmungen in Anhang I Nummer 1 Buchstabe h und Anhang I Nummer 2 letzter Unterabsatz der Richtlinie 2009/72/EG.
8. Die Mitgliedstaaten müssen den Nutzern von Elektrofahrzeugen freistellen, bei welchem Lieferanten sie Strom kaufen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat dieser als Lieferant zugelassen ist. Die Mitgliedstaaten gewährleisten das Recht des Kunden, gleichzeitig mit mehreren Versorgungsunternehmen Verträge abzuschließen, so dass für die Stromversorgung eines Elektrofahrzeugs ein separater Vertrag abgeschlossen werden kann.
9. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jedermann eine öffentlich zugängliche Ladestation errichten oder betreiben kann und dass die Verteilernetzbetreiber mit einer solchen Person ohne Diskriminierung zusammenarbeiten.

DE

16

DE

10. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Preise an öffentlich zugänglichen Ladestationen vertretbar sind und keine zusätzlichen Aufschläge dafür enthalten, dass der Nutzer ein Elektrofahrzeug auflädt, ohne eine vertragliche Beziehung mit dem Betreiber der Ladestation zu haben.
11. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 8 zur Aktualisierung der technischen Spezifikationen in Anhang III Nummern 1.1, 1.2 und 1.3 zu erlassen.

Artikel 5

Wasserstoffversorgung für den Verkehrsbereich

1. Die Mitgliedstaaten, auf deren Gebiet es zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bereits Wasserstofftankstellen gibt, stellen sicher, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Tankstellen im Abstand von jeweils höchstens 300 km zur Verfügung steht, um den Verkehr von Wasserstofffahrzeugen innerhalb des gesamten Staatsgebiets zu ermöglichen.
2. Alle Wasserstofftankstellen für Kraftfahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2015 den technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 2 entsprechen.
3. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 8 zur Aktualisierung der technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 2 zu erlassen.

Artikel 6

Erdgasversorgung für den Verkehrsbereich

1. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 in allen Seehäfen des Kernnetzes des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt zur Verfügung stehen.
2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2025 in allen Binnenhäfen des TEN-V-Kernnetzes öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen für die Binnenschifffahrt zur Verfügung stehen.
3. Die Mitgliedstaaten arbeiten zusammen, um sicherzustellen, dass mit LNG betriebene schwere Nutzfahrzeuge alle Straßen des TEN-V-Kernnetzes befahren können. Dazu sind bis zum 31. Dezember 2020 im Abstand von jeweils höchstens 400 km öffentlich zugängliche LNG-Tankstellen zu errichten.
4. Alle LNG-Tankstellen für den Seeverkehr und die Binnenschifffahrt müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2015 die technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 3.1 erfüllen.
5. Alle öffentlich zugänglichen LNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2015 die technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 3.2 erfüllen.
6. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass spätestens ab dem 31. Dezember 2020 eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Tankstellen im Abstand von jeweils höchstens 150 km zur Verfügung steht, um den Verkehr von CNG-Fahrzeugen innerhalb der gesamten Union zu ermöglichen.

Drucksache 48/13

-18-

7. Alle CNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge müssen spätestens ab dem 31. Dezember 2015 die technischen Spezifikationen in Anhang III Nummer 3.3 erfüllen.
8. Alle CNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge müssen Gas von einer Qualität anbieten, die für CNG-Fahrzeuge mit gängiger und auch künftiger Technologie erforderlich ist.
9. Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 8 zur Aktualisierung der technischen Spezifikationen in Anhang III Nummern 3.1, 3.2 und 3.3 zu erlassen.
10. Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte in Bezug auf
 - Sicherheitsvorschriften für die Speicherung, den Transport und das Tanken von LNG;
 - technische Spezifikationen für die Interoperabilität zwischen Schiffen und LNG-Tankstellen im Seeverkehr und in der Binnenschifffahrt.Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 9 genannten Verfahren erlassen.

*Artikel 7**Verbraucherinformationen über Kraftstoffe im Verkehrsbereich*

1. Unbeschadet der Richtlinie 2009/30/EG stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass zweckdienliche, klare und leicht verständliche Informationen zur Eignung aller auf dem Markt erhältlichen Kraftstoffe für Fahrzeuge verfügbar sind:
 - (a) an den Pumpen aller Tankstellen, bei den Fahrzeughändlern und den Einrichtungen für die technische Kontrolle auf ihrem Staatsgebiet;
 - (b) in den Fahrzeug-Handbüchern;
 - (c) am Fahrzeug selbst. Diese Vorschrift gilt für alle neuen Fahrzeuge, die ab [Datum der Umsetzung der Richtlinie] im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten verkauft werden, und findet auf alle übrigen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten registrierten Fahrzeuge ab dem Datum der ersten technischen Kontrolle nach dem [Datum der Umsetzung der Richtlinie] Anwendung.
2. Die Informationen über die Eignung von Kraftstoffen nach Absatz 1 müssen sich auf die Vorgaben für die Kennzeichnung der Kraftstoffe im Rahmen der in Anhang III Nummer 4 aufgeführten Europäischen Normen (EN) stützen, sofern diese vorliegen und zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie geeignet sind; für diese Normen sind graphische Darstellungen einzuführen.
3. Die in Absatz 2 genannte graphische Darstellung ist zur Erfüllung der Anforderungen nach Absatz 1 zu verwenden.
4. Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte erlassen, um genau festzulegen, an welcher Stelle die Angaben zur Eignung des Kraftstoffs und die graphische Darstellung dieser Information am Fahrzeug anzubringen sind, damit dies in der gesamten Union einheitlich geschieht. Sind EN-Normen, die Vorgaben für die Kennzeichnung der Kraftstoffe enthalten, nicht verfügbar oder zur Erreichung der Ziele dieser Richtlinie nicht geeignet, kann die Kommission Durchführungsrechtsakte erlassen, um für Kraftstoffe, die auf dem Markt der Union eingeführt werden und nach Einschätzung der Kommission in mehr als einem

Mitgliedstaat 1 % des Gesamtverkaufsvolumens erreichen, Parameter der Kennzeichnung festzulegen.

6. Die in diesem Artikel genannten Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 9 genannten Verfahren erlassen.

Artikel 8

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die in den Artikeln 3, 4, 5 und 6 genannte Befugnis wird der Kommission auf unbestimmte Zeit übertragen.
3. Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 3, 4, 5 und 6 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit delegierter Rechtsakte, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein gemäß den Artikeln 3, 4, 5 und 6 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um drei Monate verlängert.

Artikel 9

Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 4 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
3. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.

Artikel 10

Berichterstattung und Überprüfung

1. Jeder Mitgliedstaat legt der Kommission [zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie] und danach alle zwei Jahre einen Bericht über den nationalen Strategierahmen und seine Umsetzung vor. Diese Berichte müssen die in Anhang I vorgesehenen Angaben enthalten.

Drucksache 48/13

-20-

2. Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat alle zwei Jahre ab dem [zwei Jahre nach Datum der Umsetzung dieser Richtlinie] einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie.

Der Bericht der Kommission enthält

- die Bewertung der von den einzelnen Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen;
- die Bewertung der Auswirkungen dieser Richtlinie auf die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe und die Folgen für Wirtschaft und Umwelt;
- Informationen über den technischen Fortschritt und die Marktentwicklung in Bezug auf die unter diese Richtlinie fallenden alternativen Kraftstoffe und sämtliche anderen alternativen Kraftstoffe.

Die Kommission kann geeignete Maßnahmen vorschlagen.

Im Bericht der Kommission sind die in dieser Richtlinie genannten Anforderungen und Daten in Bezug auf den Infrastrukturaufbau und die Einhaltung der Spezifikationen zu bewerten, wobei den Entwicklungen auf technischer und wirtschaftlicher Ebene sowie der Marktentwicklung für die entsprechenden alternativen Kraftstoffe Rechnung zu tragen ist; gegebenenfalls ist dem Bericht ein Legislativvorschlag beizufügen.

*Artikel 11**Umsetzung*

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens bis zum [18 Monate nach ihrem Inkrafttreten] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.
2. Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 12**Inkrafttreten*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 13**Adressaten*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

-21-

Drucksache 48/13

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

DE

21

DE

Drucksache 48/13

-22-

ANHANG I**Nationaler Strategierahmen**

Der Nationale Strategierahmen muss mindestens folgende Elemente umfassen:

1. Einen Regelungsrahmen

Ein Regelungsrahmen besteht aus Maßnahmen zur Förderung des Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, beispielsweise Bauvorschriften, Baugenehmigungen für Parkplätze, Zertifizierung der Umweltfreundlichkeit von Unternehmen, Tankstellen-Konzessionen.

2. Politische Maßnahmen zur Unterstützung der Umsetzung des nationalen Strategierahmens

Diese Maßnahmen umfassen mindestens Folgendes:

- direkte Anreize für den Kauf von Verkehrsmitteln, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, oder den Bau der entsprechenden Infrastruktur;
- mögliche steuerliche Anreize zur Förderung von Verkehrsmitteln und Infrastruktur für alternative Kraftstoffe;
- Förderung alternativer Kraftstoffe im Rahmen der Vergabe öffentlicher Aufträge, unter anderem durch gemeinsame Auftragsvergabe;
- nichtfinanzielle Anreize auf der Nachfrageseite, beispielsweise vorrangiger Zugang zu Bereichen mit Zugangsbeschränkung, Parkplatzpolitik, reservierte Fahrspuren.

3. Förderung von Verbreitung und Produktion

Jährliche Haushaltsmittel für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, aufgeschlüsselt nach Kraftstoffart und Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft).

Jährliche Haushaltsmittel zur Förderung von Produktionsanlagen für Technologien im Bereich der alternativen Kraftstoffe, aufgeschlüsselt nach Kraftstoffart und Verkehrsträger.

4. Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration:

Jährlich bereitgestellte Haushaltsmittel zur Förderung von FTE&D für alternative Kraftstoffe, aufgeschlüsselt nach Kraftstoffart und Verkehrsträger.

5. Ziele:

- nationale 2020-Ziele für die Verbreitung alternativer Kraftstoffe bei den verschiedenen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasser, Luft) und für die entsprechende Infrastruktur;
- jährlich festgelegte nationale Ziele für die Einführung alternativer Kraftstoffe bei den verschiedenen Verkehrsträgern und für die entsprechende Infrastruktur, um die nationalen 2020-Ziele zu erreichen.

ANHANG II**Mindestanzahl der Ladestationen für Elektrofahrzeuge je Mitgliedstaat**

Mitgliedstaat	Anzahl der Ladestationen (in Tausend)	Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladestationen (in Tausend)
BE	207	21
BG	69	7
CZ	129	13
DK	54	5
DE	1503	150
EE	12	1
IE	22	2
EL	128	13
ES	824	82
FR	969	97
IT	1255	125
CY	20	2
LV	17	2
LT	41	4
LU	14	1
HU	68	7
MT	10	1
NL	321	32
AT	116	12
PL	460	46
PT	123	12
RO	101	10
SI	26	3
SK	36	4
FI	71	7
SE	145	14
UK	1221	122
HR	38	4

Drucksache 48/13

-24-

DE

24

DE

37

ANHANG III

Technische Spezifikationen

1. Technische Spezifikationen für Strom-Ladestationen

1.1. Langsamladestationen für Kraftfahrzeuge

Wechselstrom-Niederleistungs-Langsamladestationen für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mit Kupplungen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2:2012 auszurüsten.

1.2. Schnellladestationen für Kraftfahrzeuge

Wechselstrom-Hochleistungs-Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mit Kupplungen des Typs 2 nach der Norm EN62196-2:2012 auszurüsten.

Gleichstrom-Hochleistungs-Schnellladestationen für Elektrofahrzeuge sind aus Gründen der Interoperabilität mit Kupplungen des Typs „Combo 2“ nach der einschlägigen EN-Norm auszurüsten, die bis 2014 verabschiedet werden soll.

1.3. Landseitige Stromversorgung für Schiffe

Die landseitige Stromversorgung für Schiffe einschließlich der Auslegung, Installation und Tests der Systeme muss der einschlägigen EN-Norm entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden soll; bis zur Veröffentlichung dieser Norm sind die technischen Spezifikationen der Norm IEC/ISO/IEEE 80005-1 einzuhalten.

2. Technische Spezifikationen für Wasserstofftankstellen für Kraftfahrzeuge

2.1. Wasserstofftankstellen im Freien, an denen gasförmiger Wasserstoff aufgenommen werden kann, der als Kraftstoff für Landfahrzeuge dient, müssen der einschlägigen EN-Norm entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden soll; bis zur Veröffentlichung dieser Norm sind die technischen Spezifikationen der Spezifikation ISO/TS 20100:2008 für den Einsatz von gasförmigem Wasserstoff als Kraftstoff (Gaseous Hydrogen Fuelling) einzuhalten.

2.2. Die Reinheit des an Wasserstofftankstellen angebotenen Wasserstoffs muss der einschlägigen EN-Norm entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden soll; bis zur Veröffentlichung dieser Norm sind die in der Norm ISO 14687-2 enthaltenen technischen Spezifikationen einzuhalten.

2.3. Wasserstofftankstellen müssen Betankungs-Algorithmen und –Ausrüstung verwenden, die der einschlägigen EN-Norm entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden soll; bis zur Veröffentlichung dieser Norm sind die Betankungsprotokolle der Norm ISO 20100 (Fuelling Protocols for Light Duty Gaseous Hydrogen Surface Vehicles) einzuhalten.

2.4. Fahrzeugkupplungen für die Betankung mit gasförmigem Wasserstoff müssen der einschlägigen EN-Norm entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden soll; bis zur Veröffentlichung dieser Norm ist die Norm ISO 17268 (gaseous hydrogen land vehicle refuelling connection devices) einzuhalten.

3. Technische Spezifikationen für Erdgas-Tankstellen

3.1. Technische Spezifikationen für LNG-Tankstellen (Flüssigerdgas) für Schiffe

LNG-Tankstellen für Schiffe müssen den einschlägigen EN-Normen entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden sollen.

3.2. Technische Spezifikationen für LNG-Tankstellen (Flüssigerdgas) für Kraftfahrzeuge

Drucksache 48/13

-26-

LNG-Tankstellen für Kraftfahrzeuge müssen der einschlägigen EN-Norm entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden soll.

3.3. Technische Spezifikationen für CNG-Tankstellen (komprimiertes Erdgas) für Kraftfahrzeuge

3.3.1. CNG-Verbindungen/Behälter müssen der UN/ECE-Regelung Nr. 110 entsprechen (die auf ISO 14469, Teil I und Teil II verweist).

3.3.2. CNG- und L-CNG-Tankstellen müssen der einschlägigen EN-Norm entsprechen, die bis 2014 verabschiedet werden soll.

4. Technische Spezifikationen für Otto- und Dieselmotoren, die Biokraftstoffe enthalten

4.1. Ottomotoren mit niedrigem Bioethanol-Anteil müssen der Norm EN228 entsprechen.

4.2. Dieselmotoren mit niedrigem Biodiesel-Anteil müssen der Norm EN590 entsprechen.

4.3. Alle Kraftstoffpumpen für die Betankung mit Ottomotoren an Tankstellen müssen die Vorschriften hinsichtlich der Kennzeichnung der Kraftstoffe nach der Norm EN228 einhalten.

4.4. Alle Kraftstoffpumpen für die Betankung mit Dieselmotoren an Tankstellen müssen die Vorschriften hinsichtlich der Kennzeichnung der Kraftstoffe nach der Norm EN590 einhalten.

FINANZBOGEN ZUM RECHTSAKT

- 1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**
 - 1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative
 - 1.2. Politikbereiche in der ABM/ABB-Struktur
 - 1.3. Art des Vorschlags/der Initiative
 - 1.4. Ziele
 - 1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative
 - 1.6. Dauer und finanzielle Auswirkungen
 - 1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung

- 2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**
 - 2.1. Monitoring und Berichterstattung
 - 2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem
 - 2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

- 3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE**
 - 3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinien
 - 3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
 - 3.2.1. *Übersicht*
 - 3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*
 - 3.2.3. *Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel*
 - 3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen*
 - 3.2.5. *Finanzierungsbeitrag Dritter*
 - 3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

Drucksache 48/13

-28-

FINANZBOGEN ZUM RECHTSAKT**1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE****1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative**

Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
--

1.2. Politikbereiche in der ABM/ABB-Struktur²⁵

Verkehr

1.3. Art des Vorschlags/der InitiativeX Der Vorschlag/die Initiative betrifft eine **neue Maßnahme**. Der Vorschlag/die Initiative betrifft **eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme²⁶**. Der Vorschlag/die Initiative betrifft **die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**. Der Vorschlag/die Initiative betrifft **eine neu ausgerichtete Maßnahme**.**1.4. Ziele****1.4.1. Mit dem Vorschlag/der Initiative verfolgte(s) mehrjährige(s) strategische(s) Ziel(e) der Kommission**

Leitinitiative „Ressourceneffizientes Europa“ der Strategie Europa 2020

Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“

1.4.2. Einzelziele und ABM/ABB-Tätigkeiten

Einzelziel Nr. 4:

stärkerer Einsatz von Verkehrsträgern mit geringerem CO ₂ -Ausstoß und Förderung eines multimodalen Verkehrs (im Zusammenhang mit dem allgemeinen Ziel eines effizienten Verkehrs)

ABM/ABB-Tätigkeiten:

Binnen-, Luft- und Seeverkehr

²⁵ ABM: maßnahmenbezogenes Management – ABB: Activity-Based Budgeting: tätigkeitsbezogene Aufstellung des Haushaltsplans.

²⁶ Im Sinne des Artikels 49 Absatz 6 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

1.4.3. *Erwartete(s) Ergebnis(se) und Auswirkung(en)*

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppe auswirken dürfte.

Aufbau einer Minimalinfrastruktur für alternative Kraftstoffe und Anwendung einheitlicher technischer Normen in der ganzen EU

Aufrechterhaltung der Führungsposition der europäischen Industrie in Fahrzeug- und Schiffbau, Beitrag zum Wirtschaftswachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen in Europa

Abbau der Abhängigkeit des Verkehrs vom Erdöl

Beitrag zur einer 60%igen Verringerung der Treibhausgasemissionen durch den Verkehr bis 2050

1.4.4. *Leistungs- und Erfolgsindikatoren*

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren sich die Realisierung des Vorschlags/der Initiative verfolgen lässt.

Anzahl der Ladestationen/Tankstellen

Anzahl der Fahrzeuge/Schiffe, die alternative Kraftstoffe verwenden

prozentualer Rückgang der Erdölimporte

prozentualer Rückgang der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. *Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf*

kurzfristig:

Mindestinfrastrukturabdeckung für Strom, Wasserstoff, LNG (Schiffe und Lkw) und CNG, Kennzeichnung der Kraftstoffe an den Tankstellen und Angabe auf den Fahrzeugen.

langfristig: optimale Infrastrukturabdeckung für Strom, Wasserstoff, LNG (Schiffe und Lkw) und CNG.

1.5.2. *Mehrwert durch die Intervention der EU*

Erleichterung der Verwirklichung eines Binnenmarktes für Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe sowie für Fahrzeuge und Schiffe, die alternative Kraftstoffe verwenden

Schaffung günstiger Bedingungen für die Marktbeteiligten, damit diese ihre jeweilige Funktion erfüllen können.

1.5.3. *Erkenntnisse aus ähnlichen Maßnahmen*

Bei früheren Initiativen und Unterstützungsmaßnahmen ging es hauptsächlich um die Kraftstoffproduktion, die Entwicklung von Fahrzeugtechnologien und die Vermarktung von Fahrzeugen, die alternative Kraftstoffe verwenden, der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur wurde jedoch vernachlässigt.

Die Ergebnisse dieser Maßnahmen bestätigen, dass die EU in Bezug auf Infrastrukturen tätig werden muss.

Drucksache 48/13

-30-

1.5.4. *Kohärenz mit anderen Instrumenten sowie mögliche Synergieeffekte*

Verkehrsinfrastruktur – TEN-V, Fazilität „Connecting Europe“
--

DE

30

DE

1.6. Dauer und finanzielle Auswirkungen

Vorschlag/Initiative mit **befristeter Geltungsdauer**

– Geltungsdauer: [TT/MM]JJJJ bis [TT/MM]JJJJ

– Finanzielle Auswirkungen: JJJJ bis JJJJ

Vorschlag/Initiative mit **unbefristeter Geltungsdauer**

– Umsetzung mit einer Anlaufphase ab der Verabschiedung der Richtlinie

1.7. Vorgeschlagene Methode(n) der Mittelverwaltung²⁷

Direkte zentrale Verwaltung durch die Kommission

Indirekte zentrale Verwaltung durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

– Exekutivagenturen

– von der Europäischen Union geschaffene Einrichtungen²⁸

– nationale öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

– Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Rahmen von Titel V des Vertrags über die Europäische Union betraut und in dem maßgeblichen Basisrechtsakt nach Artikel 49 der Haushaltsordnung bezeichnet sind

Geteilte Verwaltung mit Mitgliedstaaten

Dezentrale Verwaltung mit Drittstaaten

Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (*bitte präzisieren*)

Falls mehrere Methoden der Mittelverwaltung zum Einsatz kommen, ist dies unter „Bemerkungen“ näher zu erläutern.

Bemerkungen

²⁷ Erläuterungen zu den Methoden der Mittelverwaltung und Verweise auf die Haushaltsordnung enthält die Website BudgWeb (in französischer und englischer Sprache): http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²⁸ Einrichtungen im Sinne des Artikels 185 der Haushaltsordnung.

Drucksache 48/13

-32-

2. VERWALTUNGSMASSNAHMEN**2.1. Monitoring und Berichterstattung***Bitte geben Sie Häufigkeit und Bedingungen an.*

Die Mitgliedstaaten legen der Kommission zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Richtlinie und danach alle zwei Jahre einen Bericht über den nationalen Strategierahmen für die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe und die entsprechende Infrastruktur und dessen Umsetzung vor.

Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat nach Ablauf von zwei Jahren nach dem Datum der Umsetzung dieser Richtlinie und danach wiederum alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem**2.2.1. Ermitteltes Risiko/ermittelte Risiken**

Verzögerungen bei der Umsetzung der Richtlinie
nicht ordnungsgemäße Umsetzung

2.2.2. Vorgesehene(s) Kontrollverfahren

Regelmäßige Berichte der Mitgliedstaaten (erster Bericht nach Ablauf von zwei Jahren nach Inkrafttreten der Richtlinie und danach alle zwei Jahre).

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten*Bitte geben Sie an, welche Präventions- und Schutzmaßnahmen vorhanden oder vorgesehen sind.*

Für Studien zur Überwachung sind EU-Mittel vorgesehen. Diese Studien werden die Kommissionsdienststellen entsprechend verfolgen.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

Alle Investitionen werden von der Industrie getragen. Die Kommission wird alle zwei Jahre eine Studie durchführen.

3.1. Betroffene Rubrik(en) des mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinien

06 02 03 00 Unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik und Fahrgastrechte. Finanzierung durch Mittelum-schichtung (keine Auswirkungen auf den neuen MFF).

- Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer 06 02 03 00 Beschreibung: unterstützende Tätigkeiten für die Europäische Verkehrspolitik und Fahrgastrechte	GM/NGM ⁽²⁹⁾	von EFTA-Ländern ³⁰	von Bewerberländern ³¹	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe aa der Haushaltsordnung
[XX YY YY YY]	NGM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN	

- Neu zu schaffende Haushaltslinien: Keine

In der Reihenfolge der Rubriken des mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Finanzierungsbeiträge			
	Nummer [Rubrik]	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Bewerberländern	von Drittländern	nach Artikel 18 Absatz 1 Buchstabe aa der Haushaltsordnung
[XX YY YY YY]		JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	

²⁹ GM=Getrennte Mittel / NGM=Nicht getrennte Mittel.

³⁰ EFTA: Europäische Freihandelszone.

³¹ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Beitrittskandidaten des **Westbalkans**.

3.2. Geschätzte Auswirkungen auf die Ausgaben
3.2.1. Übersicht

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens:		Nummer 06 02 03 00	Unterstützende Tätigkeiten für die Fahrgastrechte.	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen	INSGESAMT
• Operative Mittel								
Nummer der Haushaltslinie 06 02 03 00		(1)	0	250,000	0	250,000	0	750,000
		(2)		250,000			250,000	750,000
Nummer der Haushaltslinie		(1a)						
		(2a)						
Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungsausgaben ³³								
Nummer der Haushaltslinie		(3)						
Mittel INSGESAMT für GD MOVE		= ^{1+1a} + ₊₃		250,000		250,000	250,000	
		= ^{2+2a} + ₊₃			250,000		250,000	750,000

³²

Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

³³

Ausgaben für technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen und/oder Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

• Operative Mittel INSGESAMT	Mittelbindungen	(4)							
	Zahlungen	(5)							
• Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungskosten INSGESAMT	Mittelbindungen	(6)							
	Zahlungen								
Mittel INSGESAMT unter RUBRIK <...> des mehrjährigen Finanzrahmens	Mittelbindungen	=4+6	2.500,000	2.500,000	2.500,000	2.500,000	2.500,000	2.500,000	750,000
	Zahlungen	=5+6		250,000		250,000		250,000	750,000

Wenn der Vorschlag/die Initiative mehrere Rubriken betrifft:

• Operative Mittel INSGESAMT	Mittelbindungen	(4)							
	Zahlungen	(5)							
• Aus der Dotation bestimmter operativer Programme finanzierte Verwaltungskosten INSGESAMT	Mittelbindungen	(6)							
	Zahlungen								
Mittel INSGESAMT unter RUBRIKEN 1 bis 4 des mehrjährigen Finanzrahmens (Referenzbetrag)	Mittelbindungen	=4+6							
	Zahlungen	=5+6							

Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens:		5 „Verwaltungsausgaben“						
		in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)						
		Jahr N (€)	Jahr N+1 (€)	Jahr N+2 (€)	Jahr N+3 (€)	bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen (€)	INSGESAMT (€)	
Generaldirektion: MOVE								
• Personalausgaben (Personaltumsetzung)		131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	917 000	
• Sonstige Verwaltungsausgaben (Verwaltungsausschuss (1. Sitzung/Jahr))		13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	96 390	
GD MOVE INSGESAMT	Mittel	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390	
Mittel INSGESAMT unter RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	(Mittelbindungen insgesamt = Zahlungen insgesamt)	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	1 013 390	
		in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)						
		Jahr N ³⁴	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen	INSGESAMT	
Mittel INSGESAMT unter RUBRIKEN 1 bis 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	Mittelbindungen	144 770	394 770		394 770	394 770	1 329 080	
	Zahlungen	144 770		394 770		394 770	1 329 080	

³⁴ Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

3.2.2. *Geschätzte Auswirkungen auf die operativen Mittel*

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:
 Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (auf 3 Dezimalstellen genau)

Angabe der Ziele und Ergebnisse ↓	ERGEBNISSE												INSGESAMT										
	Art der Ergebnisse ³⁵	Durchschnittskosten	Jahr N			Jahr N+1			Jahr N+2			Jahr N+3			bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen								
			Anzahl	Kosten €	Anzahl	Kosten €	Anzahl	Kosten €	Anzahl	Kosten €	Anzahl	Kosten €		Anzahl		Kosten €							
EINZELZIEL Nr. 4 ³⁶																							
- Ergebnis	Studien	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	
- Ergebnis																							
- Ergebnis																							
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 4			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	
EINZELZIEL Nr. ...																							
- Ergebnis																							
Zwischensumme für Einzelziel Nr. 2																							
GESAMTKOSTEN			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000	

³⁵ Ergebnisse sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z.B.: Austausch von Studenten, gebaute Straßenkilometer...).

³⁶ Wie in Ziffer 1.4.2. („Einzelziele...“) beschrieben.

Drucksache 48/13

-38-

3.2.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

3.2.3.1. Zusammenfassung

- Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt (**Umsetzung von Personal**)
- Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N ³⁷ (€)	Jahr N+1 (€)	Jahr N+2 (€)	Jahr N+3 (€)	bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen (€)			INSGES AMT (€)
--	-----------------------------	-----------------	-----------------	-----------------	--	--	--	-------------------

RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens								
Personalausgaben								0 (Personal umsetzun g)
Sonstige Verwaltungsausgabe n	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
Zwischensumme RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390

Außerhalb der RUBRIK 5³⁸ des mehrjährigen Finanzrahmens								
Personalausgaben								
sonstige Verwaltungsausgabe n								
Zwischensumme der Mittel außerhalb der RUBRIK 5 des mehrjährigen Finanzrahmens								

³⁷

Jahr N ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird.

³⁸

Ausgaben für technische und/oder administrative Unterstützung und Ausgaben zur Unterstützung der Umsetzung von Programmen und/oder Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

INSGESAMT	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	96 390
------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------------

Drucksache 48/13

-40-

3.2.3.2. Geschätzter Personalbedarf

- Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt. **Personal wird umgesetzt.**
- Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

Schätzung in ganzzahligen Werten (oder mit höchstens einer Dezimalstelle)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen		
• Im Stellenplan vorgesehene Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)							
XX 01 01 01 (am Sitz und in den Vertretungen der Kommission)	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST
XX 01 01 02 (in den Delegationen)							
XX 01 05 01 (indirekte Forschung)							
10 01 05 01 (direkte Forschung)							
• Externes Personal (in Vollzeitäquivalenten VZÄ)³⁹							
XX 01 02 01 (CA, SNE, INT der Globaldotation)							
XX 01 02 02 (CA, LA, SNE, INT und JED in den Delegationen)							
XX 01 04 yy ⁴⁰	– am Sitz ⁴¹						
	– in Delegationen						
XX 01 05 02 (CA, INT, SNE – Indirekte Forschung)							
10 01 05 02 (CA, INT, SNE – Direkte Forschung)							
Sonstige Haushaltslinie (bitte angeben)							
INSGESAMT							

XX steht für den jeweiligen Haushaltstitel bzw. Politikbereich.

Der Personalbedarf wird durch Personal der GD, das der Verwaltung der Maßnahme bereits zugeordnet ist, oder GD-interne Personalumsetzung gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel für Personal, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden könnten.

Beschreibung der auszuführenden Aufgaben:

³⁹ CA = Vertragsbediensteter; INT = Leiharbeitskraft („Intérimaire“), JED = Nachwuchsexperte in Delegationen (Jeune Expert en Délégation), LA = Örtlicher Bediensteter; SNE = Abgeordneter nationaler Sachverständiger (Seconded National Expert).

⁴⁰ Teilobergrenze für aus den operativen Mitteln finanziertes externes Personal (vormalige BA-Linien).

⁴¹ Insbesondere für Strukturfonds, Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und Europäischer Fischereifonds (EFF).

Beamte und Zeitbedienstete	
Externes Personal	

Drucksache 48/13

-42-

3.2.4. *Vereinbarkeit mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen*

- Der Vorschlag/die Initiative ist mit dem derzeitigen mehrjährigen Finanzrahmen vereinbar.
- Der Vorschlag/die Initiative erfordert eine Anpassung der betreffenden Rubrik des mehrjährigen Finanzrahmens.

Bitte erläutern Sie die erforderliche Anpassung unter Angabe der einschlägigen Haushaltslinien und der entsprechenden Beträge.

- Der Vorschlag/die Initiative erfordert eine Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder eine Änderung des mehrjährigen Finanzrahmens⁴².

Bitte erläutern Sie den Bedarf unter Angabe der einschlägigen Rubriken und Haushaltslinien sowie der entsprechenden Beträge.

3.2.5. *Finanzierungsbeteiligung Dritter*

- Der Vorschlag/die Initiative sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- Der Vorschlag/die Initiative sieht folgende Kofinanzierung vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen			Insgesamt
kofinanzierende Organisation								
Kofinanzierung INSGESAMT								

⁴² Siehe Nummern 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- Der Vorschlag/die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
 - auf die Eigenmittel
 - auf die sonstigen Einnahmen

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Einnahmenlinie	Für das laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁴³							
		Jahr N	Jahr N+1	Jahr N+2	Jahr N+3	bei längerer Dauer (Ziff. 1.6) bitte weitere Spalten einfügen			
Artikel...									

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die einschlägigen Ausgabenlinien an.

Bitte geben Sie an, wie die Auswirkungen auf die Einnahmen berechnet werden.

⁴³ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 25% für Erhebungskosten, anzugeben.