



**Europäischer Ausschuss  
der Regionen**

**COTER-VII/015**

**148. Plenartagung, 26./27. Januar 2022**

## **STELLUNGNAHME**

### **Auf dem Weg zu einem emissionsfreien Straßenverkehr: Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Verschärfung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen**

#### **DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN**

- begrüßt die Absicht, sich mit den Fahrzeugemissionsnormen zu befassen, um das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sind in absoluten Zahlen die Hauptverursacher verkehrsbedingter CO<sub>2</sub>-Emissionen, und die durchschnittlichen Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor nehmen zu;
- erachtet den Hochlauf der Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Antriebe im Zusammenspiel mit den neuen CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen und insbesondere dem Hochlauf der Elektromobilität als eine zentrale Voraussetzung für das Erreichen der Klimaziele auf europäischer wie auch auf nationaler und regionaler Ebene. Die von der EU bisher vorgesehenen Verpflichtungen für den Lade- und Tankinfrastrukturbedarf sind hierfür nicht ausreichend;
- betont, dass die Transformation in eine europäische Automobilindustrie, die emissionsfreie Fahrzeuge baut, der bisher tiefgreifendste Strukturwandel dieser Branche ist, der für Beschäftigte, Zulieferer und Automobilkonzerne in Europa folgenreich sein wird, und fordert die Kommission daher auf, einen umfassenden und langfristigen strategischen Dialog über die Transformation der Automobilindustrie in der EU mit allen betroffenen Interessenträgern zu initiieren;
- fordert die Kommission nachdrücklich auf, einen „europäischen Mechanismus für einen gerechten Übergang der Automobilbranche und -regionen“ zu schaffen, der aus Mitteln der europäischen Fonds gespeist würde, und sicherzustellen, dass mit diesem Mechanismus die Herausforderungen in den am stärksten vom Wandel betroffenen Regionen angegangen und alle KMU in der Lieferkette erreicht werden, sodass sie sich an die Veränderungen in der Wertschöpfungskette der Automobilbranche anpassen können;
- betont, dass die beschäftigungspolitischen Folgen des Übergangs zu einer klimaneutralen Automobilbranche und die diesbezüglich zu beobachtenden Trends erforscht und erfasst werden müssen. Die Kommission sollte daher bewerten, wie sich diese Verordnung auf die Automobilbranche, die Beschäftigten und die Regionen vor Ort auswirkt.

### Berichterstatter

Adrian Teban (RO/EVP), Bürgermeister von Cugir, Kreis Alba

### Referenzdokumente

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

COM(2021) 559 final

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union.

COM(2021) 556 final

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Ein strategischer Fahrplan für ergänzende Maßnahmen zur Unterstützung des raschen Aufbaus der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

COM(2021) 560 final

**Stellungnahme des Europäischen Ausschusses der Regionen – Hin zu einem emissionsfreien Straßenverkehr: – Auf dem Weg zu einem emissionsfreien Straßenverkehr: Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Verschärfung von CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen**

**I. EMPFEHLUNGEN FÜR ÄNDERUNGEN**

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/631 im Hinblick auf eine Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Einklang mit den ehrgeizigeren Klimazielen der Union.  
COM(2021) 556 final**

**Änderung 1**  
Erwägungsgrund 9

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>[...] Die verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen sind in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele <b>technologieneutral</b>. Für die Erreichung des Flottenziels Nullemissionen sind und bleiben verschiedene Technologien verfügbar. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge; technologische Innovationen schreiten weiter voran. Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge gehören, können für den Übergang weiterhin eine Rolle spielen.</p>	<p>Die verschärften CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen sind <b>nur dann technologieneutral</b> in Bezug auf die Erreichung der festgelegten Flottenziele, <b>wenn die CO<sub>2</sub>-Emissionen des genutzten Kraftstoffs sowie die bei seiner Produktion entstehenden Emissionen berücksichtigt werden</b>. Für die Erreichung des Flottenziels Nullemissionen sind und bleiben verschiedene Technologien verfügbar. Zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge; technologische Innovationen schreiten weiter voran. Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge <b>und mit regenerativ erzeugten E-Fuels sowie mit fortschrittlichen Biokraftstoffen und Biogas betriebene Fahrzeuge</b> gehören, können für den Übergang weiterhin eine Rolle spielen.</p>

<i>Begründung</i>
<p>Emissionsarme Fahrzeuge und Kraftstoffe wie fortschrittliche Biokraftstoffe müssen in einem regionalen Kontext betrachtet werden, in dem emissionsfreie Elektrofahrzeuge nur schwer eingeführt werden können. Siehe nachstehende Änderung.</p>

## Änderung 2

Neuer Erwägungsgrund nach Erwägungsgrund 9

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
	<p><i>(9a) Die vollständige Elektrifizierung von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen kann durch besondere Merkmale der Regionen (z. B. geografische Lage, klimatische Bedingungen) erschwert werden. In solchen Regionen könnten regenerativ erzeugte E-Fuels, Biokraftstoffe und Hybridfahrzeuge – obwohl sie nicht das Kriterium für null Auspuffemissionen erfüllen – insgesamt eine bessere und flexiblere CO<sub>2</sub>-Emissionsleistung aufweisen als Fahrzeuge ohne Auspuffemissionen und sollten somit nicht ab 2035 vom Binnenmarkt ausgeschlossen werden. Daher sollte die Europäische Kommission nach Möglichkeiten suchen, wie mit regenerativ erzeugten E-Fuels oder Biokraftstoff betriebene Fahrzeuge und Hybridfahrzeuge bei der Festlegung der für die gesamte Fahrzeugflotte geltenden Ziele berücksichtigt werden können, die die Fahrzeughersteller rechtzeitig erfüllen müssen, bevor eben diese Ziele in Kraft treten. Für die oben genannten Arten von Regionen sollten spezifische Leitlinien formuliert werden, die aufzeigen, wie das Ziel der klimaneutralen Mobilität erreicht werden kann. Darüber hinaus sollten sie aus den einschlägigen EU-Fonds gezielt unterstützt werden.</i></p>

<i>Begründung</i>
<p>Regionen, in denen sich eine vollständige Elektrifizierung der Straßenfahrzeuge aufgrund geografischer oder klimatischer Bedingungen schwierig gestaltet, sollten unterstützt werden.</p>

## Änderung 3

Erwägungsgrund 11

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Die Zielvorgaben der überarbeiteten CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen sollten von <i>einer</i></p>	<p>Die Zielvorgaben der überarbeiteten CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen sollten von <i>einem</i></p>

<p>europäischen <i>Strategie</i> begleitet werden, um die mit dem Ausbau der Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge <b>und</b> der Entwicklung der entsprechenden Technologien, dem Weiterqualifizierungs- und Umschulungsbedarf der Arbeitskräfte in diesem Sektor und der wirtschaftlichen Diversifizierung und Umstellung von Tätigkeiten zusammenhängenden Herausforderungen anzugehen. <b>Gegebenenfalls sollte</b> eine finanzielle Unterstützung auf <b>der Ebene der EU und der Mitgliedstaaten</b>, z. B. <b>durch den Europäischen Sozialfonds Plus, den Fonds für einen gerechten Übergang, den Investitionsfonds, die Aufbau- und Resilienzfazilität und andere Instrumente</b> des Mehrjährigen Finanzrahmens und des Aufbauplans Next Generation EU im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen <b>in Betracht gezogen werden, um private Investitionen anzuregen</b>. Die Überarbeitung der Vorschriften für staatliche Beihilfen für Umweltschutz und Energie wird es den Mitgliedstaaten erleichtern, Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Produktionsprozesse zu dekarbonisieren und umweltfreundlichere Technologien im Kontext der neuen Industriestrategie einzuführen.</p>	<p>europäischen <i>Mechanismus für einen gerechten Übergang der Automobilbranche und -regionen</i> begleitet werden, um die mit dem Ausbau der Herstellung emissionsfreier Fahrzeuge, <b>dem ökologischen Wandel in der Automobilindustrie, der Automobilzulieferindustrie</b>, der Entwicklung der entsprechenden Technologien, dem Weiterqualifizierungs- und Umschulungsbedarf der Arbeitskräfte in diesem Sektor und der wirtschaftlichen Diversifizierung und Umstellung von Tätigkeiten zusammenhängenden Herausforderungen anzugehen. <b>Über diesen europäischen Mechanismus für einen gerechten Übergang der Automobilbranche und -regionen muss künftig durch zusätzliche Mittel und aktuell durch eine koordinierte Nutzung von Fonds wie z. B. dem Klima-Sozialfonds, dem Europäischen Sozialfonds Plus, dem Fonds für einen gerechten Übergang, dem Investitionsfonds, der Aufbau- und Resilienzfazilität und anderen Instrumenten</b> des Mehrjährigen Finanzrahmens und des Aufbauplans Next Generation EU <b>oder der Regelung für einen gerechten Übergang im Rahmen von InvestEU</b> im Rahmen der Vorschriften über staatliche Beihilfen eine finanzielle Unterstützung auf <b>EU-Ebene bereitgestellt und durch Programme in den Mitgliedstaaten ergänzt werden</b>. Die Überarbeitung der Vorschriften für staatliche Beihilfen für Umweltschutz und Energie wird es den Mitgliedstaaten erleichtern, Unternehmen dabei zu unterstützen, ihre Produktionsprozesse zu dekarbonisieren und umweltfreundlichere Technologien im Kontext der neuen Industriestrategie einzuführen.</p>
---	---

<p style="text-align: center;"><b>Begründung</b></p> <p>Ein Legislativvorschlag mit derart weitreichenden Folgen für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die Wirtschaft und die Regionen muss für die europäische Automobil- und Zulieferindustrie sowie für die Regionen, in denen sie angesiedelt ist, einen konkreten „Mechanismus für einen gerechten Übergang“ vorsehen. Die Auswirkungen werden vor allem auf regionaler Ebene spürbar sein, auf der Umschulungsmaßnahmen gemeinsam mit der Wirtschaft durchgeführt werden müssen. Ein derartiger Mechanismus muss den gesamten Automobilsektor umfassen und auf Daten beruhen, die die territorialen Auswirkungen der Rechtsvorschriften klar abbilden. Diese Änderung hängt mit den Änderungen 4 und 6 zusammen.</p>
--

## Änderung 4

### Erwägungsgrund 24

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
<p>In Anwendung von Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/631 wurde die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, geprüft und der Schluss gezogen, dass dies den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen würde, ohne den Übergang des Automobilsektors direkt zu unterstützen. Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten daher weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union.</p>	<p>In Anwendung von Artikel 15 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2019/631 wurde die Möglichkeit, die Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe einem gesonderten Fonds oder einem einschlägigen Programm zuzuweisen, geprüft und der Schluss gezogen, dass dies den Verwaltungsaufwand deutlich erhöhen würde, ohne den Übergang des Automobilsektors direkt zu unterstützen. Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe gelten daher weiterhin gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2019/631 als Einnahmen für den Gesamthaushaltsplan der Union. <b><i>Auf der Grundlage einer detaillierten Bestandsaufnahme der territorialen Auswirkungen dieser Rechtsvorschriften muss allerdings ein „europäischer Mechanismus für einen gerechten Übergang der Automobilbranche und -regionen“ eine gezielte Finanzierung für die Regionen aus bestehenden Fonds bereitstellen (siehe Erwägungsgrund 11). Bei der Halbzeitbewertung des mehrjährigen Finanzrahmens wird vorrangig die Möglichkeit geprüft, die verfügbaren Mittel aus den oben genannten Quellen im „europäischen Mechanismus für einen gerechten Übergang der Automobilbranche und -regionen“ zu bündeln.</i></b></p>

<b>Begründung</b>
<p>Zur Unterstützung der Automobilzulieferindustrie, in vielen europäischen Regionen ein wichtiger Wirtschaftszweig, ist ein „europäischer Mechanismus für einen gerechten Übergang der Automobilbranche und -regionen“ erforderlich. Erstausrüster mögen zwar besser für die bevorstehenden Veränderungen gerüstet sein, der hauptsächlich aus KMU bestehenden Lieferkette insgesamt fehlt es jedoch möglicherweise an strategischen und internen finanziellen Kapazitäten für die Anpassung ihrer Fähigkeiten und Produktion an die Veränderungen in der Wertschöpfungskette der Automobilbranche. Der Fonds für einen gerechten Übergang könnte mehr Mittel als die derzeit vereinbarten 17,5 Mrd. EUR erfordern, um den tief greifenden Änderungen infolge des Pakets „Fit für 55“ ausreichend Rechnung tragen zu können. Diese Änderung hängt mit den Änderungen 3 und 6 zusammen.</p>

## Änderung 5

### Artikel 1 Nummer 9

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
<p>(9) Folgender Artikel 14a wird eingefügt: „Artikel 14a Fortschrittsbericht Die Kommission berichtet bis zum 31. Dezember <b>2025</b> und anschließend alle zwei Jahre über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr. Dieser Bericht dient insbesondere der Beobachtung und Bewertung des Bedarfs an möglichen zusätzlichen Maßnahmen einschließlich finanzieller Mittel zur Erleichterung des Übergangs. In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission alle Faktoren, die zu einem kosteneffizienten Fortschritt bei der Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen. Dazu gehören die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben für den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, der potenzielle Beitrag innovativer Technologien und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zur Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, die Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher, Fortschritte im Bereich des sozialen Dialogs sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr dienen.“</p>	<p>(9) Folgender Artikel 14a wird eingefügt: „Artikel 14a Fortschrittsbericht Die Kommission berichtet bis zum 31. Dezember <b>2023</b> und anschließend alle zwei Jahre über die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr. Dieser Bericht dient insbesondere der Beobachtung und Bewertung des Bedarfs an möglichen zusätzlichen Maßnahmen einschließlich finanzieller Mittel zur Erleichterung des Übergangs. <b><i>Diese Bewertung stützt sich auf eine territoriale Folgenabschätzung, in der auf NUTS-2-Ebene die Herausforderungen der einzelnen Regionen und die Möglichkeiten zur Minderung der damit verbundenen Risiken ermittelt werden.</i></b> In diesem Bericht berücksichtigt die Kommission alle Faktoren, die zu einem kosteneffizienten Fortschritt bei der Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 beitragen. Dazu gehören die Verbreitung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, Fortschritte bei der Erreichung der Zielvorgaben für den Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur gemäß der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, der potenzielle Beitrag innovativer Technologien und nachhaltiger alternativer Kraftstoffe zur Verwirklichung einer klimaneutralen Mobilität, <b><i>die Fortschritte und Auswirkungen auf regionaler (NUTS-II-) Ebene, die Auswirkungen auf die Verbraucherinnen und Verbraucher einschließlich schutzbedürftiger Verbrauchergruppen,</i></b> Fortschritte im Bereich des sozialen Dialogs sowie Aspekte, die der weiteren Erleichterung eines wirtschaftlich tragfähigen und sozial gerechten Übergangs zu einer emissionsfreien Mobilität im Straßenverkehr dienen.“</p>

### ***Begründung***

Die Auswirkungen der Rechtsvorschriften werden hauptsächlich auf regionaler Ebene spürbar sein, und die Kommission sollte mithilfe einer detaillierten Bestandsaufnahme der territorialen Auswirkungen die mit diesem Übergang verbundenen Herausforderungen und Risiken untersuchen.

### **Änderung 6**

Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe b

<b><i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i></b>	<b><i>Änderung des AdR</i></b>
(10) Artikel 15 wird wie folgt geändert:  (b) Die Absätze 2 bis 5 werden gestrichen,	(10) Artikel 15 wird wie folgt geändert:  (b) Die Absätze 2 bis 4 werden gestrichen,  <b><i>(c) Absatz 5 erhält folgende Fassung:</i></b>  <b><i>5. Um niemanden zurückzulassen und diesen Übergang sozial gerecht zu gestalten, schlägt die Kommission einen „Mechanismus für einen gerechten Übergang“ für die Automobilbranche vor, der auch einen Dialog auf mehreren Ebenen mit den betroffenen lokalen und regionalen Gebietskörperschaften umfasst, wobei die territorialen Auswirkungen dieser Verordnung auf die Umgestaltung der Automobilherstellung und der Zulieferindustrie sowie die Auswirkungen auf die regionalen Wirtschaftsstrukturen und die Beschäftigten der Automobilbranche berücksichtigt werden.</i></b>

### ***Begründung***

Während die geltende Verordnung die mögliche Einführung eines Finanzhilfeprogramms für einen gerechten Übergang vorsieht, sollte dieser Aspekt mit dem Legislativvorschlag gestrichen werden. Mit der angedachten Finanzierung eines gerechten Übergangs durch Einnahmen aus der Emissionsüberschreitungsabgabe lassen sich möglicherweise kein gerechter Übergang für alle Automobilregionen und keine kontinuierliche Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln gewährleisten.

Mit der derzeit vereinbarten Mittelausstattung in Höhe von 17,5 Mrd. EUR könnte auch der Fonds für einen gerechten Übergang allein nicht ausreichen, um die Herausforderungen des Pakets „Fit für 55“ zu bewältigen. Daher wird vorgeschlagen, unter Nutzung der bestehenden Fonds einen Koordinierungsmechanismus für einen gerechten Übergang der Automobilbranche und -regionen zu schaffen.

Diese Änderung hängt mit den Änderungen 3 und 4 zusammen.

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates  
COM(2021) 559 final**

**Änderung 7**

Erwägungsgrund 9

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
[...] abstandsbezogene Zielvorgaben für das TEN-V-Netz dürften gewährleisten, dass entlang der Hauptstraßennetze der Union flächendeckend Ladepunkte eingerichtet werden und so einfaches und reibungsloses Reisen in der gesamten Union ermöglicht wird.	[...] Abstandsbezogene Zielvorgaben für das TEN-V-Netz dürften gewährleisten, dass entlang der Hauptstraßennetze der Union flächendeckend Ladepunkte eingerichtet werden und so einfaches und reibungsloses Reisen in der gesamten Union ermöglicht wird. <b><i>Wenn sich aufgrund regionaler Faktoren wie der geografischen Lage oder der Bevölkerungsdichte Investitionen in öffentlich zugängliche Infrastrukturen als schwierig erweisen, sollte eine Unterstützung mit EU-Mitteln erwogen werden.</i></b>

<i>Begründung</i>
Mit Blick auf den interregionalen Charakter des TEN-V-Netzes und den europäischen Zusammenhalt sollte der auf dem Abstandskriterium beruhende Ansatz beibehalten werden; allerdings muss es auch die erforderliche finanzielle Unterstützung aus jeglichen infrage kommenden EU-Fonds für sowohl private als auch öffentliche Ladepunkte geben.

**Änderung 8**

Erwägungsgrund 10

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Auf der nationalen Flotte basierende Ziele sollten auf der Grundlage der Gesamtzahl der im jeweiligen Mitgliedstaat zugelassenen Elektrofahrzeuge nach einer gemeinsamen Methodik festgelegt werden, die technologische Entwicklungen, beispielsweise die zunehmende Reichweite von Elektrofahrzeugen oder die verstärkte Marktdurchdringung von Schnellladepunkten berücksichtigt, an denen eine größere Zahl von Fahrzeugen aufgeladen werden kann als an einem normalen Ladepunkt. Die Methodik muss ferner den unterschiedlichen	Auf der nationalen Flotte basierende Ziele sollten auf der Grundlage der Gesamtzahl der im jeweiligen Mitgliedstaat zugelassenen Elektrofahrzeuge <b><i>zuzüglich einer festzulegenden Marge von ca. 10 bis 20 %</i></b> nach einer gemeinsamen Methodik festgelegt werden, die technologische Entwicklungen, beispielsweise die zunehmende Reichweite von Elektrofahrzeugen oder die verstärkte Marktdurchdringung von Schnellladepunkten berücksichtigt, an denen eine größere Zahl von Fahrzeugen aufgeladen werden kann als an einem normalen Ladepunkt. Die

Lademustern von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybridfahrzeugen Rechnung tragen. Eine Methodik, bei der auf der nationalen Flotte basierende Ziele auf der Grundlage der maximalen Gesamtladeleistung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur festgelegt werden, sollte Flexibilität bei der Einführung verschiedener Ladetechnologien in den Mitgliedstaaten ermöglichen.	Methodik muss ferner den unterschiedlichen Lademustern von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybridfahrzeugen Rechnung tragen. Eine Methodik, bei der auf der nationalen Flotte basierende Ziele auf der Grundlage der maximalen Gesamtladeleistung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur festgelegt werden, sollte Flexibilität bei der Einführung verschiedener Ladetechnologien in den Mitgliedstaaten ermöglichen.
---	--

<b>Begründung</b>
Die Gesamtzahl der in einem Mitgliedstaat zugelassenen Elektrofahrzeuge ist nicht ausreichend, da sie z. B. Fahrzeuge aus anderen Ländern nicht berücksichtigt, vor allem in Urlaubszeiten, aber auch bei anderen Anlässen wie z. B. Großveranstaltungen, Messen etc.

### Änderung 9

Erwägungsgrund 34

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
Bei diesen Zielen sollten die Arten der versorgten Schiffe und ihr jeweiliges Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden. Seehäfen mit geringem Verkehrsaufkommen bestimmter Schiffskategorien sollten von den verbindlichen Anforderungen für die entsprechenden Schiffskategorien, die auf einem Mindestverkehrsaufkommen basieren, ausgenommen werden, um zu vermeiden, dass ungenutzte Kapazitäten aufgebaut werden. Ebenso sollten die verbindlichen Ziele nicht auf einen maximalen Bedarf ausgerichtet sein, sondern auf eine ausreichende Versorgung, um ungenutzte Kapazitäten zu vermeiden und den betrieblichen Merkmalen des Hafens Rechnung zu tragen. Der Seeverkehr ist ein wichtiges Bindeglied für den Zusammenhalt und die wirtschaftliche Entwicklung der Inseln in der Union. Die Energieerzeugungskapazität auf diesen Inseln reicht unter Umständen nicht immer aus, um den für die landseitige Stromversorgung erforderlichen Strombedarf zu decken. In einem solchen Fall sollten Inseln von dieser Anforderung ausgenommen werden, bis ein	Bei diesen Zielen sollten die Arten der versorgten Schiffe und ihr jeweiliges Verkehrsaufkommen berücksichtigt werden. Seehäfen mit geringem Verkehrsaufkommen bestimmter Schiffskategorien sollten von den verbindlichen Anforderungen für die entsprechenden Schiffskategorien, die auf einem Mindestverkehrsaufkommen basieren, ausgenommen werden, um zu vermeiden, dass ungenutzte Kapazitäten aufgebaut werden. Ebenso sollten die verbindlichen Ziele nicht auf einen maximalen Bedarf ausgerichtet sein, sondern auf eine ausreichende Versorgung, um ungenutzte Kapazitäten zu vermeiden und den betrieblichen Merkmalen des Hafens Rechnung zu tragen. Der Seeverkehr ist ein wichtiges Bindeglied für den Zusammenhalt und die wirtschaftliche Entwicklung der Inseln <b>und der Regionen in äußerster Randlage</b> in der Union. Die Energieerzeugungskapazität auf diesen Inseln <b>und in den Regionen in äußerster Randlage</b> reicht unter Umständen nicht immer aus, um den für die landseitige Stromversorgung erforderlichen Strombedarf zu decken. In einem

Stromanschluss mit dem Festland hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Kapazität aus sauberen Energiequellen erzeugt wird.	solchen Fall sollten Inseln <b>und Regionen in äußerster Randlage</b> von dieser Anforderung ausgenommen werden, bis ein Stromanschluss mit dem Festland <b>oder Nachbarländern</b> hergestellt ist oder vor Ort eine ausreichende Kapazität aus sauberen Energiequellen erzeugt wird.
--	--

<b>Begründung</b>
Erübrigt sich.

### Änderung 10

Erwägungsgrund 37

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
[...] Die bestehenden nationalen Strategierahmen sollten überarbeitet werden, um klar darzulegen, wie die Mitgliedstaaten dem viel größeren Bedarf an öffentlich zugänglicher Lade- und Betankungsinfrastruktur, wie er in den verbindlichen Zielen zum Ausdruck kommt, gerecht werden. Die überarbeiteten Strategierahmen sollten sich gleichermaßen auf alle Verkehrsträger erstrecken, einschließlich derjenigen, für die es keine verbindlichen Ziele für den Aufbau gibt.	[...] Die bestehenden nationalen Strategierahmen sollten überarbeitet werden, um klar darzulegen, wie die Mitgliedstaaten dem viel größeren Bedarf an öffentlich zugänglicher Lade- und Betankungsinfrastruktur, wie er in den verbindlichen Zielen zum Ausdruck kommt, gerecht werden. <b>Die Überarbeitung sollte sich auf eine territoriale Analyse stützen, in der die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen subnationalen Gebietskörperschaften ermittelt werden, und dem auf lokaler und regionaler Ebene vorhandenen Fachwissen sowie den von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften bereits entwickelten Strategien für den Auf- und Ausbau der Betankungsinfrastruktur Rechnung tragen.</b> Die überarbeiteten Strategierahmen sollten sich gleichermaßen auf alle Verkehrsträger erstrecken, einschließlich derjenigen, für die es keine verbindlichen Ziele für den Aufbau gibt.

<b>Begründung</b>
Die Festlegung nationaler Strategierahmen für einen Ausbau der alternativen Kraftstoffe muss auf einer echten Multi-Level-Governance beruhen, damit den Interessen der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften und ihren bereits in verschiedenen „Plänen für nachhaltige städtische Mobilität“ oder anderen regionalen Mobilitätsstrategien enthaltenen Strategien für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in vollem Umfang Rechnung getragen wird.

## Änderung 11

Erwägungsgrund 39

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Die Ausarbeitung und Umsetzung der überarbeiteten nationalen Strategierahmen der Mitgliedstaaten sollte von der Kommission durch den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten gefördert werden.	Die Ausarbeitung und Umsetzung der überarbeiteten nationalen Strategierahmen der Mitgliedstaaten sollte von der Kommission durch den Austausch von Informationen und bewährten Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten <b>und den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften</b> gefördert werden.

### *Begründung*

In den Vorschlag über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe muss ein Multi-Level-Governance-Rahmen aufgenommen werden. Mit einem solchen Rahmen ließe sich der Aufbau in den Mitgliedstaaten koordinieren und könnten potenzielle Lücken geschlossen werden.

## Änderung 12

Erwägungsgrund 42

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
[...] Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Instrumente zur Förderung des Aufbaus von Lade- und Betankungsinfrastrukturen auch für firmeneigene Flotten, insbesondere für saubere und emissionsfreie Busse auf lokaler Ebene, einrichten und beibehalten.	[...] Die Mitgliedstaaten sollten geeignete Instrumente zur Förderung des Aufbaus von <b>allen öffentlichen Verkehrsunternehmen zugänglichen</b> Lade- und Betankungsinfrastrukturen auch für firmeneigene Flotten, insbesondere für saubere und emissionsfreie Busse auf lokaler Ebene <b>sowie Schnelllademöglichkeiten und Möglichkeiten zum Aufladen über Nacht</b> , einrichten und beibehalten.

### *Begründung*

Die öffentlichen Verkehrsunternehmen benötigen Lade- und Betankungsmöglichkeiten für ihre Flotte, sowohl für das Aufladen über Nacht als auch für das Schnellladen im Fernverkehr. Sie sollten öffentlich zugänglich sein. Es sind politische Hebel und Anreize zur Bereitstellung einer solchen öffentlich zugänglichen Infrastruktur erforderlich.

## Änderung 13

Neuer Erwägungsgrund nach Erwägungsgrund 45

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
	<i>(45a) Die Bedienungsanleitung der Ladepunkte sollte für die Verbraucher möglichst einheitlich sein, die Abläufe standardisiert und die Nutzung intuitiv und durch Icons sich leicht erschließen lassen; eine Sprachauswahl sollte angeboten werden. Die Kompatibilität mit den Betriebssystemen gängiger elektronischer Geräte (z. B. Smartphone, Tablet) muss gewährleistet sein.</i>

### *Begründung*

Um die Nutzung der Ladepunkte für die Verbraucher möglichst unkompliziert und schnell zu ermöglichen, sollte der Ablauf einfach und ggf. standardisiert sein und z. B. Nutzer, die die Landessprache nicht beherrschen, berücksichtigen.

## Änderung 14

Erwägungsgrund 47

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
Es ist von entscheidender Bedeutung, dass alle Akteure im „Ökosystem Elektromobilität“ problemlos digital interagieren können, um dem Endnutzer die beste Dienstleistungsqualität zu bieten. Dies erfordert eindeutige Identifikatoren der relevanten Akteure in der Wertschöpfungskette. Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten eine ID-Registrierungs-Organisation (IDRO) für die Vergabe und Verwaltung von individuellen Identifizierungscodes („ID“) benennen, damit zumindest Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister identifiziert werden können. Die IDRO sollte Angaben über ID-Codes im Bereich der Elektromobilität erheben, die in dem jeweiligen Mitgliedstaat bereits verwendet werden, bei Bedarf neue Elektromobilitätscodes für Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister vergeben, wobei die ID-Codes im Bereich der Elektromobilität nach einer unionsweit gemeinsam vereinbarten Logik	Es ist von entscheidender Bedeutung, dass alle Akteure im „Ökosystem Elektromobilität“ problemlos digital interagieren können, um dem Endnutzer die beste Dienstleistungsqualität zu bieten. Dies erfordert eindeutige Identifikatoren der relevanten Akteure in der Wertschöpfungskette. <b>Der Kreis der Akteure sollte möglichst weit gefasst werden und insbesondere auch Energieerzeuger und -verteiler einbeziehen.</b> Zu diesem Zweck sollten die Mitgliedstaaten eine ID-Registrierungs-Organisation (IDRO) für die Vergabe und Verwaltung von individuellen Identifizierungscodes („ID“) benennen, damit zumindest Betreiber von Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister identifiziert werden können. Die IDRO sollte Angaben über ID-Codes im Bereich der Elektromobilität erheben, die in dem jeweiligen Mitgliedstaat bereits verwendet werden, bei Bedarf neue Elektromobilitätscodes für Betreiber von

<p>formatiert sind, sowie den Austausch und die Überprüfung der Einzigkeit dieser Elektromobilitätscodes über eine mögliche künftige gemeinsame ID-Registrierungsdatenbank („IDRR“) ermöglichen. Die Kommission sollte technische Leitlinien für die Einrichtung einer solchen Organisation herausgeben, wobei sie auf die programmunterstützende Maßnahme „Datenerhebung im Zusammenhang mit Ladepunkten/Zapfstellen für alternative Kraftstoffe und die individuellen Identifizierungscodes für Akteure im Bereich der Elektromobilität“ (IDACS) zurückgreift.</p>	<p>Ladepunkten und Mobilitätsdienstleister vergeben, wobei die ID-Codes im Bereich der Elektromobilität nach einer unionsweit gemeinsam vereinbarten Logik formatiert sind, sowie den Austausch und die Überprüfung der Einzigkeit dieser Elektromobilitätscodes über eine mögliche künftige gemeinsame ID-Registrierungsdatenbank („IDRR“) ermöglichen. Die Kommission sollte technische Leitlinien für die Einrichtung einer solchen Organisation herausgeben, wobei sie auf die programmunterstützende Maßnahme „Datenerhebung im Zusammenhang mit Ladepunkten/Zapfstellen für alternative Kraftstoffe und die individuellen Identifizierungscodes für Akteure im Bereich der Elektromobilität“ (IDACS) zurückgreift. <b>Ziel sollte vor allem eine sektorenübergreifende Zusammenarbeit sein, um größtmögliche Synergien zu erzeugen.</b></p>
--	---

<b>Begründung</b>
<p>Es sollte sichergestellt werden, dass alle beteiligten Akteure zusammenarbeiten und ihren jeweiligen Beitrag an der gesamten Dienstleistung für die Kunden und für das Betreiben der Ladepunkte wahrnehmen.</p>

### Änderung 15

Erwägungsgrund 54

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
<p>[...] Die Kommission sollte diese Verordnung <b>daher</b> bis Ende 2026 überprüfen, insbesondere hinsichtlich der Zielvorgaben für Stromladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge sowie der Zielvorgaben betreffend die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für emissionsfreie Schiffe und Luftfahrzeuge im Schiffsverkehr und in der Luftfahrt.</p>	<p>[...] <b>Die Kommission sollte die Auswirkungen dieser Verordnung spätestens zwei Jahre nach ihrem Inkrafttreten anhand der konkreten, festgelegten Ziele bewerten. Hierbei trägt sie dem gesamten Lebenszyklus der Fahrzeugemissionen jeder einzelnen Technologie und ihren Auswirkungen auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs sowie den Auswirkungen der einzelnen Technologien auf die Verbraucherinnen und Verbraucher (Gesamtbetriebskosten) Rechnung.</b> [...] Die Kommission sollte diese Verordnung <b>außerdem</b> bis Ende 2026 überprüfen, insbesondere hinsichtlich der Zielvorgaben für Stromladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge</p>

	sowie der Zielvorgaben betreffend die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für emissionsfreie Schiffe und Luftfahrzeuge im Schiffsverkehr und in der Luftfahrt.
--	--

<b>Begründung</b>	
Die Bewertung der Verordnung sollte sich an konkreten Maßstäben orientieren, daher ist hier auf die konkreten, festgelegten Ziele zu verweisen.	

### Änderung 16

#### Artikel 1 Absatz 3

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
Diese Verordnung sieht einen Berichterstattungsmechanismus zur Förderung der Zusammenarbeit vor und gewährleistet eine solide Fortschrittsverfolgung. Der Mechanismus umfasst einen strukturierten, transparenten und iterativen <b>Prozess</b> zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten zum Zwecke der Vollendung der nationalen Strategierahmen und ihrer anschließenden Umsetzung sowie für entsprechende Maßnahmen der Kommission.	Diese Verordnung sieht einen Berichterstattungsmechanismus zur Förderung der Zusammenarbeit vor und gewährleistet eine solide Fortschrittsverfolgung. Der Mechanismus umfasst einen strukturierten, transparenten und iterativen <b>Mehrebenenprozess</b> zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten zum Zwecke der Vollendung der nationalen Strategierahmen – <b>unter Berücksichtigung lokaler und regionaler Strategien für den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, die bereits von den lokalen und regionalen Gebietskörperschaften entwickelt wurden</b> – und ihrer anschließenden Umsetzung sowie für entsprechende Maßnahmen der Kommission.

<b>Begründung</b>	
Die Festlegung nationaler Strategierahmen für einen Ausbau der alternativen Kraftstoffe muss auf einer echten Multi-Level-Governance beruhen, damit den Interessen der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften und ihren bereits in verschiedenen „Plänen für nachhaltige städtische Mobilität“ oder anderen regionalen Mobilitätsstrategien enthaltenen Strategien für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in vollem Umfang Rechnung getragen wird.	

### Änderung 17

#### Artikel 3

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
(1) Die Mitgliedstaaten stellen Folgendes sicher:  – öffentlich zugängliche Ladestationen für leichte	(1) Die Mitgliedstaaten stellen Folgendes sicher:  – öffentlich zugängliche Ladestationen für leichte

<p>Nutzfahrzeuge werden entsprechend der Verbreitung leichter Elektro-Nutzfahrzeuge errichtet;</p> <p>– in ihrem Hoheitsgebiet werden öffentlich zugängliche Ladestationen für leichte Nutzfahrzeuge mit einer ausreichenden Ladeleistung für solche Fahrzeuge errichtet.</p> <p>Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass am Ende jedes Jahres ab dem in Artikel 24 genannten Jahr kumulativ die folgenden Zielwerte für die Ladeleistung erreicht werden:</p> <p>a) für jedes batteriebetriebene leichte Elektro-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von mindestens 1 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, und</p> <p>b) für jedes leichte Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von mindestens 0,66 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt.</p> <p>2.[...]</p> <p>(3) Benachbarte Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in den Buchstaben a und b genannten Höchstentfernungen auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes nicht überschritten werden.</p>	<p>Nutzfahrzeuge werden entsprechend der Verbreitung leichter Elektro-Nutzfahrzeuge errichtet;</p> <p>– in ihrem Hoheitsgebiet werden <i>in territorial ausgewogener Art und Weise</i> öffentlich zugängliche Ladestationen für leichte Nutzfahrzeuge mit einer ausreichenden Ladeleistung für solche Fahrzeuge errichtet.</p> <p>Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass am Ende jedes Jahres ab dem in Artikel 24 genannten Jahr kumulativ die folgenden Zielwerte für die Ladeleistung erreicht werden:</p> <p>a) für jedes batteriebetriebene leichte Elektro-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von mindestens 1 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt, und</p> <p>b) für jedes leichte Plug-in-Hybrid-Nutzfahrzeug, das in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen ist, wird eine Gesamtladeleistung von mindestens 0,66 kW über öffentlich zugängliche Ladestationen bereitgestellt.</p> <p>2.[...]</p> <p>(3) <i>Die Mitgliedstaaten berücksichtigen bei der Errichtung und Förderung von Ladeinfrastruktur im Sinne von Absatz 2 darüber hinaus die Ziele von Artikel 174 AEUV und stellen eine Verfügbarkeit in weniger dicht besiedelten Gebieten sicher.</i></p> <p>(4) Benachbarte Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die in den Buchstaben a und b genannten Höchstentfernungen auf den grenzüberschreitenden Abschnitten des TEN-V-Kernnetzes und des TEN-V-Gesamtnetzes nicht überschritten werden.</p>
---	--

<p><b>Begründung</b></p>
<p>Um alternative Antriebe voranzutreiben, muss die notwendige Ladeinfrastruktur auch außerhalb der TEN-V-Netze in Gebieten zur Verfügung stehen, in denen die Nutzerzahlen durch eine geringere Bevölkerungsdichte geringer ausfallen und ein privatwirtschaftlicher Ausbau weniger rentabel ist.</p>

## Änderung 18

### Artikel 3 Absatz 2

<i>Vorschlag der Europäischen Kommission</i>	<i>Änderung des AdR</i>
<p>Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass im Straßennetz in ihrem Hoheitsgebiet eine Mindestabdeckung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten für leichte Nutzfahrzeuge gewährleistet ist. Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass</p> <p>a) im TEN-V-Kernnetz in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für leichte Nutzfahrzeuge errichtet werden, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind und die folgende Anforderungen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i) bis zum 31. Dezember 2025 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens <b>300 kW</b> bieten und über mindestens eine Ladestation mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>150 kW</b> verfügen;</li><li>ii) bis zum 31. Dezember 2035 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens <b>600 kW</b> bieten und über mindestens zwei Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>150 kW</b> verfügen;</li></ul> <p>b) im TEN-V-Gesamtnetz in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für leichte Nutzfahrzeuge errichtet werden, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind und die folgende Anforderungen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i) bis zum 31. Dezember 2030 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens <b>300 kW</b> bieten und über mindestens eine Ladestation mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>150 kW</b> verfügen;</li><li>ii) bis zum 31. Dezember 2035 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung</li></ul>	<p>Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass im Straßennetz in ihrem Hoheitsgebiet eine Mindestabdeckung mit öffentlich zugänglichen Ladepunkten für leichte Nutzfahrzeuge gewährleistet ist. Zu diesem Zweck stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass</p> <p>a) im TEN-V-Kernnetz in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für leichte Nutzfahrzeuge errichtet werden, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind und die folgende Anforderungen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i) bis zum 31. Dezember 2025 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens <b>500 kW</b> bieten und über mindestens eine Ladestation mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>250 kW</b> verfügen;</li><li>ii) bis zum 31. Dezember 2035 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens <b>900 kW</b> bieten und über mindestens zwei Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>250 kW</b> verfügen;</li></ul> <p>b) im TEN-V-Gesamtnetz in jeder Fahrtrichtung öffentlich zugängliche Ladestandorte für leichte Nutzfahrzeuge errichtet werden, die nicht mehr als 60 km voneinander entfernt sind und die folgende Anforderungen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>i) bis zum 31. Dezember 2030 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens <b>500 kW</b> bieten und über mindestens eine Ladestation mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>250 kW</b> verfügen;</li><li>ii) bis zum 31. Dezember 2035 muss jeder Ladestandort eine Ladeleistung</li></ul>

<p>von mindestens <b>600</b> kW bieten und über mindestens zwei Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>150</b> kW verfügen.</p>	<p>von mindestens <b>900</b> kW bieten und über mindestens zwei Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>250</b> kW verfügen.</p> <p><i>c) Ausnahmen können in hinreichend begründeten Fällen gewährt werden, wenn sich aufgrund regionaler Faktoren (wie der geografischen Lage, einer schwierigen Topografie oder der Bevölkerungsdichte) eine solche abstandsbezogene Anforderung angesichts des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sozioökonomisch nicht rechtfertigen lässt; dann könnten niedrigere Ladeleistungen installiert werden, wobei allerdings jeder Ladestandort eine Ladeleistung von mindestens 300 kW und zumindest eine Ladestation mit einer Ladeleistung von mindestens 150 kW bieten sollte. Die Mitgliedstaaten setzen die Europäische Kommission von diesen Ausnahmen in Kenntnis.</i></p>
---	--

<b>Begründung</b>
<p>In einer aktuellen <a href="#">Studie des Europäischen Parlaments</a> wird der Schluss gezogen, dass die vorgeschlagene Ladeleistung der Ladepunkte im TEN-V-Netz und an städtischen Knoten zu niedrig ist. Dies könnte die Einführung von Elektrofahrzeugen behindern.</p> <p>Ausnahmen sind erforderlich, da ein allein auf dem Abstandskriterium beruhender Ansatz für die Standorte der Ladeinfrastruktur nicht dem lokalen und regionalen Bedarf an Ladeinfrastruktur gerecht wird. Bei einer Festlegung EU-weit einheitlicher abstandsbezogener Zielvorgaben und Ladeziele bleiben regionale Unterschiede (Bevölkerungsdichte, geografische Lage) unberücksichtigt.</p>

### Änderung 19

Artikel 4 Absatz 1

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
<p>[...]</p> <p>d) bis zum 31. Dezember 2025 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtladeleistung von mindestens <b>600</b> kW, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>150</b> kW abgegeben wird, errichtet werden;</p>	<p>[...]</p> <p>d) bis zum 31. Dezember 2025 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtladeleistung von mindestens <b>900</b> kW, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>300</b> kW abgegeben wird, errichtet werden;</p>

<p>e) bis zum 31. Dezember 2030 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtladeleistung von mindestens <b>1200 kW</b>, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>150 kW</b> abgegeben wird, errichtet werden.</p>	<p>e) bis zum 31. Dezember 2030 an jedem städtischen Knoten öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtladeleistung von mindestens <b>2000 kW</b>, die von Ladestationen mit einer individuellen Ladeleistung von mindestens <b>300 kW</b> abgegeben wird, errichtet werden.</p> <p><i>f) Ausnahmen können in hinreichend begründeten Fällen gewährt werden, wenn sich aufgrund regionaler Faktoren (wie der geografischen Lage, einer schwierigen Topografie oder der Bevölkerungsdichte) eine solche abstandsbezogene Anforderung angesichts des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sozioökonomisch nicht rechtfertigen lässt; dann könnten niedrigere Ladeleistungen installiert werden, allerdings mit einer Gesamtladeleistung von mindestens 600 kW für schwere Nutzfahrzeuge und zumindest einer Ladestation mit einer individuellen Ladeleistung von mindesten 150 kW. Die Mitgliedstaaten setzen die Europäische Kommission von diesen Ausnahmen in Kenntnis.</i></p>
---	--

<b>Begründung</b>	
Siehe Änderung 18.	

### Änderung 20

Artikel 6 Absatz 1

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
<p>(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 31. Dezember <b>2030</b> eine Mindestanzahl öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen in ihrem Hoheitsgebiet errichtet wird.</p> <p>Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass bis zum 31. Dezember <b>2030</b> öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen mit einer Mindestkapazität von <b>2 t/Tag</b> und mindestens einer 700-bar-Zapfsäule errichtet werden, die im TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz nicht mehr als 150 km voneinander entfernt sind. (...)</p>	<p>(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bis zum 31. Dezember <b>2027</b> eine Mindestanzahl öffentlich zugänglicher Wasserstofftankstellen in ihrem Hoheitsgebiet errichtet wird.</p> <p>Zu diesem Zweck sorgen die Mitgliedstaaten dafür, dass bis zum 31. Dezember <b>2027</b> öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen mit einer Mindestkapazität von <b>4 t/Tag</b> und mindestens einer 700-bar-Zapfsäule errichtet werden, die im TEN-V-Kernnetz und im TEN-V-Gesamtnetz nicht mehr als 150 km voneinander entfernt sind. (...)</p>

**Begründung**

Es gibt bereits in vielen Mitgliedstaaten und Regionen Wasserstoff-Lkw-Projekte. Sie benötigen rasch Planungssicherheit. Daher sollte hier ein früherer Zeithorizont und eine höhere Leistungsfähigkeit vorgesehen werden.

**Änderung 21**

Artikel 13 Absatz 3

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in den nationalen Strategierahmen <i>gegebenenfalls</i> die Interessen der regionalen und lokalen Behörden, insbesondere bei der Lade- und Betankungsinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr, sowie der betroffenen Beteiligten berücksichtigt werden.	Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in den nationalen Strategierahmen die Interessen der regionalen und lokalen Behörden, insbesondere bei der Lade- und Betankungsinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr, sowie der betroffenen Beteiligten berücksichtigt werden. <i>Die nationalen Strategierahmen umfassen einen Mechanismus zur Konsultation der subnationalen Ebene, über den die lokale Ebene ständiges Feedback zu den Strategien der betreffenden Mitgliedstaaten für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geben kann. Die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe muss in allen Regionen verfügbar sein. Daher sollten im Interesse des Zusammenhalts in der Union Ziele für den Aufbau von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe auf regionaler (NUTS-2-) Ebene aufgenommen werden.</i>

**Begründung**

Zwar wird in den Erwägungsgründen 16 und 38 darauf hingewiesen, dass in die nationalen Strategierahmen ein Mehrebenenansatz aufgenommen werden muss, doch wird dies in dem entsprechenden Artikel nicht näher definiert. Hiermit würde die Gelegenheit versäumt, in die nationalen Strategierahmen einen Mechanismus zur Konsultation der lokalen und regionalen Gebietskörperschaften aufzunehmen, über den die regionale Ebene wertvolles Feedback zu den Strategien der betreffenden Mitgliedstaaten für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe geben könnte und der ihre allgemeine Kohärenz erhöhen würde.

**Änderung 22**

Artikel 13 Absatz 4

<b>Vorschlag der Europäischen Kommission</b>	<b>Änderung des AdR</b>
<i>Erforderlichenfalls arbeiten die</i> Mitgliedstaaten im Wege von Konsultationen oder gemeinsamen	Die Mitgliedstaaten arbeiten im Wege von Konsultationen oder gemeinsamen

<p>Strategierahmen zusammen, um sicherzustellen, dass die zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen kohärent sind <b>und</b> koordiniert werden. [...]</p>	<p>Strategierahmen zusammen, um sicherzustellen, dass die zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen kohärent sind, <b>mit den nachgeordneten Gebietskörperschaften</b> koordiniert werden <b>und das Subsidiaritätsprinzip sowie die Multi-Level-Governance einhalten</b>. [...]</p>
--	--

<b>Begründung</b>
<p>Siehe Änderung 21.</p>

## II. POLITISCHE EMPFEHLUNGEN

### DER EUROPÄISCHE AUSSCHUSS DER REGIONEN

#### Gerechter Übergang

1. betont, dass die beschäftigungspolitischen Folgen des Übergangs zu einer klimaneutralen Automobilbranche und die diesbezüglich zu beobachtenden Trends erforscht und erfasst werden müssen. Die Kommission sollte daher bewerten, wie sich diese Verordnung auf die Automobilbranche, die Beschäftigten und die Regionen vor Ort auswirkt;
2. betont, dass die Transformation in eine europäische Automobilindustrie, die emissionsfreie Fahrzeuge baut, der bisher tiefgreifendste Strukturwandel dieser Branche ist, der für Beschäftigte, Zulieferer und Automobilkonzerne in Europa folgenreich sein wird; fordert die Kommission in Anbetracht dieser großen Umwälzung in einer der europäischen Schlüsselindustrien auf, einen umfassenden und langfristigen strategischen Dialog über die Transformation der Automobilindustrie in der EU mit allen betroffenen Interessenträgern (Erstausrüster, Zulieferer, Gewerkschaften, Wissenschaft, Umweltverbände, NRO, Zivilgesellschaft, Regionen und Städte usw.) zu initiieren, der den Strukturwandel der Branche politisch begleitet, ihren Bedarf bewertet und Unterstützung bietet; unterstützt die bestehenden Formen der Zusammenarbeit auf EU-Ebene, an denen auch regionale und lokale Behörden beteiligt sind, wie die Automotive Skills Alliance mit Schwerpunkt auf der Umschulung und Weiterqualifizierung von Fachkräften der Automobilindustrie, Wissensaufbau sowie Förderung des Dialogs aller relevanten Partner und Interessenträger in der Automobilindustrie;
3. unterstützt die Ausarbeitung gezielter Pläne für Umschulungs-, Weiterqualifizierungs- und Schulungsmaßnahmen sowie den Arbeitsplatzwechsel von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in der Automobilbranche, insbesondere in den vom Übergang am stärksten betroffenen Regionen;
4. plädiert dafür, für einen Mechanismus für einen gerechten Übergang der Automobilbranche öffentliche Mittel bereitzustellen. Als Vorbild sollte hierbei die aktuelle Plattform für einen gerechten Übergang dienen. Millionen von Beschäftigten in Gebieten mit CO<sub>2</sub>-intensiven Industriezweigen wie dem Kohlebergbau profitieren derzeit von der Finanzierung regionaler Pläne über den Mechanismus für einen gerechten Übergang, der u. a. einen speziellen Fonds für einen gerechten Übergang umfasst;
5. fordert die Kommission nachdrücklich auf, einen „europäischen Mechanismus für einen gerechten Übergang der Automobilbranche und -regionen“ zu schaffen, der aus Mitteln der europäischen Fonds gespeist würde, und sicherzustellen, dass er die Herausforderungen in den am stärksten vom Wandel betroffenen Regionen angeht und alle KMU in der Lieferkette erreicht, sodass sie sich an die Veränderungen in der Wertschöpfungskette der Automobilbranche anpassen können;

6. betont, dass dieser Mechanismus für einen gerechten Übergang auf folgenden Grundsätzen beruhen sollte:

- a) angemessene Mittel;
- b) politische Unterstützung und Austausch bewährter Verfahren;
- c) Planung des Übergangs und sozialer Dialog.

Die im Rahmen des Mechanismus zugewiesenen Mittel müssen unmittelbar für die betroffenen Arbeitskräfte bestimmt sein und mithilfe der Regionen und Städte in enger Zusammenarbeit mit den für Schulungsmaßnahmen und lebenslanges Lernen zuständigen Behörden auf transparente Weise verteilt werden. Sie sollten keine Rettungsmaßnahme für Automobilunternehmen darstellen, sondern eine öffentliche Investition in die Weiterqualifizierung, Diversifizierung und Schulung der Arbeitskräfte;

7. begrüßt die Initiative einer „Allianz der Regionen für einen gerechten und fairen Wandel in der europäischen Automobil- und Zulieferindustrie“. Diese Regionen mit einer starken Automobilbranche wollen aktiv daran mitwirken, dass keine Region zurückgelassen wird und dass das neue nachhaltige und auf alternativen Kraftstoffen beruhende Mobilitätssystem für alle Bürgerinnen und Bürger in allen Regionen erschwinglich und zugänglich ist; unterstützt voll und ganz die Forderung der Allianz nach einem Mechanismus für einen gerechten Übergang für die von der Automobilindustrie abhängigen Regionen, damit sie die Veränderungen in der Branche bewältigen können;

8. betont, dass auf lokaler und regionaler Ebene in Berufsbildung und Bildungsmaßnahmen im Bereich der Spitzentechnologie investiert werden sollte, die für die neuen Kompetenzen im Bereich der Elektromobilität erforderlich sind;

9. plädiert dafür, neue Aktivitäten im Bereich alternativer Arten der Mobilität eines bestimmten Automobilunternehmens im selben Gebiet zu halten, wobei bestehenden Werken Vorrang eingeräumt wird;

#### Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

10. erachtet den Hochlauf der Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Antriebe im Zusammenspiel mit den neuen CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen und insbesondere dem Hochlauf der Elektromobilität als eine zentrale Voraussetzung für das Erreichen der Klimaziele auf europäischer wie auch auf nationaler und regionaler Ebene. Die von der EU bisher vorgesehenen Verpflichtungen für den Lade- und Tankinfrastrukturbedarf sind hierfür nicht ausreichend;

11. begrüßt, dass die Kommission mit der Umwandlung der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) in eine Verordnung (AFIR) erstmals verbindlich EU-weite, einheitliche und vor allem auch verkehrsträgerübergreifende Mindestanforderungen an diese Infrastruktur in den Mitgliedstaaten vorschlägt;

12. unterstützt eine vollständige Dekarbonisierung des Straßenverkehrssektors bis 2050;

13. betont, dass grundsätzlich eine Offenheit für die Hersteller bezüglich verschiedener Antriebsarten und technischer Lösungen für das Erreichen der Zielsetzung, dass ab 2035 nur noch emissionsfreie Fahrzeuge in der EU zugelassen werden sollen, gegeben sein muss;
14. hält fest, dass die Kommission gemäß dem Grundsatz der Technologieneutralität für einen technologischen Wettbewerb sorgen sowie Alternativen für ländliche und abgelegene Gebiete wie fortschrittliche Biokraftstoffe (siehe Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe in Anhang IX der Erneuerbare-Energien-Richtlinie) bieten muss;
15. fordert eine Bewertung der Emissionsintensität von Biokraftstoffen<sup>1</sup>. Bei dieser Bewertung muss dem vollständigen Lebenszyklus von Biokraftstoffen und ihren Auswirkungen auf Landnutzungsänderungen, indirekten Faktoren für Landnutzungsänderungen, der biologischen Vielfalt und der Lebensmittelsicherheit Rechnung getragen werden;
16. weist darauf hin, dass folgenden Aspekten besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist:
  - öffentliche Ladepunkte in städtischen Gebieten, wo immer mehr Elektrofahrzeuge keinen Zugang zu Privatparkplätzen haben werden;
  - öffentliche Ladepunkte in abgelegenen und ländlichen Gebieten;
17. fordert, die sich in einer dynamischen Phase befindende Entwicklung der Wasserstoffnutzung im Straßenverkehr voranzutreiben und die Voraussetzungen für ein hinreichend flächendeckendes Netz von Wasserstofftankstellen zu schaffen, sobald die erforderlichen technischen Lösungen vorliegen und die Nachfrage bekannt ist. Die Jahre 2027 und 2035 eignen sich als natürliche Etappenziele für einen Fahrplan mit entsprechenden Maßnahmen. Zu diesen Maßnahmen gehört auch die Ausarbeitung der erforderlichen Rechtsvorschriften und Beschlüsse. Wenn aufgrund der besonderen Merkmale der jeweiligen Region (bspw. geografische Lage oder Bevölkerungsdichte) die festgelegten Anforderungen in Anbetracht des gesamtwirtschaftlichen Nutzens kaum zu rechtfertigen sind, sollte es jedoch möglich sein, in hinreichend begründeten Fällen Ausnahmen zuzulassen;
18. hält eine spezielle Infrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere öffentlicher Verkehrsmittel, für erforderlich;
19. erachtet einen einfachen Zugang zu intelligenten Lademöglichkeiten und Schnelllademöglichkeiten sowie Informationen über die Verfügbarkeit von Ladestationen, Zahlungslösungen, Ladegebühren (Preistransparenz) usw. als unerlässlich;
20. fordert die Bevorrangung von Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bei der Abwägung von Investitionen im Bereich alternativer Antriebssysteme auf der Straße;

---

<sup>1</sup> *The land use change impact of biofuels consumed in the EU: Quantification of area and greenhouse gas impacts:*  
[https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report\\_GLOBIOM\\_publication.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf).

## Allgemeine Bemerkungen

21. begrüßt die Absicht, sich mit den Fahrzeugemissionsnormen zu befassen, um das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen. Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sind in absoluten Zahlen die Hauptverursacher verkehrsbedingter CO<sub>2</sub>-Emissionen, und die durchschnittlichen Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor nehmen zu;
22. unterstreicht das Problem des Gebrauchtwagenmarktes mit umweltschädlichen Fahrzeugen in den ost- und mitteleuropäischen Mitgliedstaaten, mit denen die Probleme der Verschmutzung und der Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen auf weniger entwickelte Regionen abgewälzt werden. Dies beeinträchtigt den Zusammenhalt in der EU und läuft dem Grundwert zuwider, dass alle EU-Bürger das gleiche Recht auf saubere Luft haben. Die Kommission sollte daher den Strom alter umweltschädlicher Fahrzeuge so einschränken, dass die Umwelt und die öffentliche Gesundheit geschützt und die Binnenmarktregeln eingehalten werden;
23. schlägt vor, dass eine neue Euro-7/VII-Norm so ausgestaltet werden soll, dass diese an bereits bestehende technische Möglichkeiten zur Schadstoffreduzierung angepasst wird. Grundsätzlich sollten die Vorgaben der Euro-7/VII-Norm die notwendigen hohen Innovationskosten des Sektors in neue Antriebe zum Erreichen der Klimaziele nicht konterkarieren;
24. betont angesichts der potenziellen Auswirkungen dieser Verordnung auf die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften, wie wichtig es ist, im Einklang mit dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit von den Mitgesetzgebern in allen Phasen des Gesetzgebungsverfahrens, einschließlich der Trilogverhandlungen, über alle Änderungen am ursprünglichen Vorschlag informiert zu werden, damit der AdR seine vertraglich festgeschriebenen Vorrechte (Artikel 91 AEUV) ordnungsgemäß ausüben kann;

25. ist der Auffassung, dass beide Verordnungsvorschläge den Anforderungen des Subsidiaritätsprinzips und des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit entsprechen. Der Mehrwert eines Eingreifens der EU in diesem Bereich und die Angemessenheit der von der Kommission gewählten Rechtsgrundlagen sind klar und kohärent; bedauert jedoch, dass im Gegensatz zu anderen im Rahmen des Pakets „Fit für 55“ vorgelegten Vorschlägen dem Vorschlag einer Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (COM(2021) 559 final) kein Subsidiaritäts-Bewertungsraster beigefügt war, und stellt fest, dass zwei nationale Parlamente vor Ablauf der auf den 8. November 2021 festgesetzten Frist eine begründete Stellungnahme zur Nichteinhaltung des Subsidiaritätsprinzips abgegeben haben.

Brüssel, den 26. Januar 2022

Der Präsident  
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Apostolos Tzitzikostas

Der Generalsekretär  
des Europäischen Ausschusses der Regionen

Petr Blížkovský

### III. VERFAHREN

<b>Titel</b>	Auf dem Weg zu einem emissionsfreien Straßenverkehr: Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und Verschärfung von CO <sub>2</sub> -Emissionsnormen
<b>Referenzdokumente</b>	COM(2021) 556 final COM(2021) 559 final COM(2021) 560 final
<b>Rechtsgrundlage</b>	Artikel 307 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
<b>Geschäftsordnungsgrundlage</b>	Artikel 41 Buchstabe a der Geschäftsordnung
<b>Befassung durch den Rat/das EP/Schreiben der Kommission</b>	COM(2021) 556 final: 20. September 2021/21. September 2021/14. Juli 2021 COM(2021) 559 final: 30. Juli 2021/21. September 2021/15. Juli 2021
<b>Beschluss des Präsidiums/Präsidenten</b>	11. Oktober 2021
<b>Zuständige Fachkommission</b>	Fachkommission für Kohäsionspolitik und EU-Haushalt
<b>Berichterstatter</b>	Adrian Teban (RO/EVP) Bürgermeister von Cugir, Kreis Alba
<b>Analysevermerk</b>	28. Oktober 2021
<b>Prüfung in der Fachkommission</b>	28. Oktober 2021
<b>Annahme in der Fachkommission</b>	10. Dezember 2021
<b>Ergebnis der Abstimmung in der Fachkommission (mehrheitlich/einstimmig angenommen)</b>	mehrheitlich angenommen
<b>Verabschiedung im Plenum</b>	26. Januar 2022
<b>Frühere Stellungnahmen des AdR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AdR-Stellungnahme 2021/497 – „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“, Berichterstatter: Robert van Asten (NL/Renew Europe)<sup>2</sup></li> <li>• AdR-Stellungnahme 2017/6151 – „Verwirklichung emissionsarmer Mobilität“, Berichterstatter: Michiel Scheffer (NL/Renew Europe)<sup>3</sup></li> <li>• AdR-Stellungnahme 2020/2613 – „Herausforderungen für den öffentlichen Nahverkehr in Städten und Metropolregionen“, Berichterstatter: Adam Struzik (PL/EVP)<sup>4</sup></li> </ul>
<b>Konsultation des Netzes für Subsidiaritätskontrolle</b>	–

<sup>2</sup> [ABl. C 440 vom 29.10.2021, S. 11.](#)

<sup>3</sup> [ABl. C 387 vom 25.10.2018, S. 70.](#)

<sup>4</sup> [ABl. C 37 vom 2.2.2021, S. 51.](#)