



Brüssel, den 17. Juli 2023  
(OR. en, pl)

---

---

Interinstitutionelles Dossier:  
2021/0223(COD)

---

---

11793/23  
ADD 1

CODEC 1358  
TRANS 309  
CLIMA 352  
ECOFIN 769  
AVIATION 137  
MAR 97  
ENV 844  
ENER 443  
IND 388  
COMPET 757

#### **I/A-PUNKT-VERMERK**

---

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Betr.:	Entwurf einer VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU ( <b>erste Lesung</b> ) – Annahme des Gesetzgebungsakts = Erklärungen

---

#### **Erklärung Lettlands**

Lettland unterstützt uneingeschränkt das Ziel des Vorschlags 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, ein EU-weites Lade- und Betankungsnetz aufzubauen. Dieser Vorschlag ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors und zur Verwirklichung der Klimaneutralität. Lettland hat jedoch Bedenken in Bezug auf zwei wichtige Elemente des Vorschlags – die Zwischenziele und die erforderliche Ladeleistung – und Lettland hat ernsthafte Zweifel daran, dass die Ziele auf wirtschaftlich tragfähige Weise erreicht werden können.

In Bezug auf die erforderliche Ladeleistung, insbesondere für Ladestandorte für schwere Nutzfahrzeuge, muss das nationale Stromverteilernetz für solche Anschlüsse gestärkt werden. Das lettische Netz verfügt derzeit in den meisten Gebieten über unzureichende Kapazitäten auf allen Spannungsebenen. Dies hat folglich direkte Auswirkungen auf die Möglichkeit, die festgelegten Fristen für Zwischenziele einzuhalten. Da der Bau der Ladestationen nur sichergestellt werden kann, nachdem das Netz gestärkt wurde, sind die angestrebten Zwischenziele zu ehrgeizig.

Daher unterstützt Lettland zwar nach wie vor die allgemeinen Ziele des Vorschlags und seinen Beitrag zum Null-Schadstoff-Ziel im Rahmen des europäischen Grünen Deals, enthält sich jedoch bei der Abstimmung über den Vorschlag der Stimme.

### **Erklärung Polens**

Die Republik Polen unterstützt den im Rahmen der Trilogie ausgearbeiteten endgültigen Vorschlag für die AFIR-Verordnung nicht.

Die ehrgeizigen Ziele in Bezug auf den Zeitplan, die Kapazitäten, den prozentualen Anteil des TEN-V-Netzes und die Entfernungen zwischen Ladestandorten, wie sie in der am 2. Juni 2022 angenommenen allgemeinen Ausrichtung festgelegt sind, stellen nicht nur für die Republik Polen, sondern auch für andere Länder eine Herausforderung dar, der wir im Sinne der Kompromissfindung zugestimmt haben.

Die Erfüllung der Anforderungen des AFIR-Projekts, insbesondere im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur für den Schwerlastverkehr, erfordert enorme Investitionen und finanzielle Aufwendungen für den Ausbau des Stromnetzes, insbesondere des Verteilernetzes und in einigen Fällen auch des Übertragungsnetzes.

Selbst eine geringfügige Erhöhung der Zielvorgaben für die Ladeinfrastruktur für Fahrzeuge führt zu unverhältnismäßig höheren Kosten, die Länder wie die Republik Polen kurzfristig zu tragen haben. Eine Erhöhung des mit Ladeinfrastruktur abzudeckenden prozentualen Anteils des TEN-V-Netzes um 10 % bis 2027 entspricht bei Ländern mit großem Hoheitsgebiet Hunderten von Straßenkilometern, die mit einer Ladeinfrastruktur ausgestattet werden müssen.

Die AFIR-Verordnung sollte eine grundlegende Mindestabdeckung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge entlang der TEN-V-Korridore vorsehen, wobei deren Kapazität und Anzahl vom Markt zu regulieren sind. In den EU-Ländern gibt es immer noch Einkommensunterschiede, und die E-Mobilität entwickelt sich in weniger wohlhabenden Ländern langsamer als in Ländern, deren Pro-Kopf-BIP über dem EU-Durchschnitt liegt. Die Festlegung gemeinsamer Ziele für das gesamte Gebiet der EU, die über die vom Rat vereinbarten Ziele hinausgehen, ist nicht gerechtfertigt. Zur Vermeidung unnötiger verlorener Kosten ist Flexibilität auch für die Länder wichtig, die Mittel aus dem Kohäsionsfonds erhalten und in denen noch über viele Jahre TEN-V-konforme Infrastrukturen aufgebaut werden müssen.

Polen bekräftigt, dass Polen das Paket „Fit für 55“ insgesamt ablehnt, da es unrealistische Ziele und Vorgaben enthält und beträchtliche Auswirkungen auf den Energiemix der Mitgliedstaaten hat. Polen ist der Auffassung, dass der Großteil des Pakets auf einer unzulässigen Rechtsgrundlage behandelt wird, womit ein gefährlicher Präzedenzfall geschaffen wird.

---