

## I

(Mitteilungen)

## RAT

## GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 1/2003

vom Rat festgelegt am 18. November 2002

**im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie 2003/.../EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor**

(2003/C 32 E/01)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 175 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(3)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(4)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Europäische Rat hat auf seiner Tagung vom 15. und 16. Juni 2001 in Göteborg eine Gemeinschaftsstrategie für die nachhaltige Entwicklung beschlossen, die ein Bündel von Maßnahmen umfasst, zu denen die Förderung von Biokraftstoffen gehört.
- (2) Zu den natürlichen Ressourcen, auf deren umsichtige und rationelle Verwendung in Artikel 174 Absatz 1 des Vertrags Bezug genommen wird, gehören Erdöl, Erdgas und feste Brennstoffe, die wichtige Energiequellen, aber auch die Hauptverursacher von Kohlendioxidemissionen sind.
- (3) Biokraftstoffe können jedoch aus einem breiten Spektrum von Biomasse hergestellt werden; Biomasse fällt beim Acker- und Waldbau und bei Rückständen und Abfallprodukten der Forstwirtschaft, der Forst- und der Lebensmittelindustrie an.
- (4) Auf den Verkehrssektor entfallen mehr als 30 % des Energieendverbrauchs in der Gemeinschaft, und dieser expan-

diert, eine Tendenz, die ebenso wie der Ausstoß von Kohlendioxidemissionen steigen dürfte; diese Expansion wird in den Bewerberländern nach ihrem Beitritt zur Europäischen Union prozentual höher sein.

- (5) Das Weißbuch der Kommission „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ geht davon aus, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors zwischen 1990 und 2010 um 50 % bis auf ca. 1,113 Mrd. Tonnen steigen werden, und macht hierfür vor allem den Straßengüterverkehr verantwortlich, auf den 84 % der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen zurückgehen. Aus ökologischer Sicht fordert das Weißbuch daher, die Abhängigkeit vom Erdöl (derzeit 98 %) im Verkehrssektor durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe wie Biokraftstoffe zu verringern.
- (6) Eine stärkere Verwendung von Biokraftstoffen im Verkehrsbereich ist Teil des für die Einhaltung des Kyoto-Protokolls erforderlichen Maßnahmenpakets sowie jedes Maßnahmenpakets, mit dem weitere Verpflichtungen in dieser Hinsicht erfüllt werden sollen.
- (7) Eine stärkere Verwendung von Biokraftstoffen im Verkehrsbereich, ohne allerdings die übrigen Substitutionsmöglichkeiten für Kraftstoffe einschließlich LPG und CNG auszuschließen, ist für die Gemeinschaft eines der Mittel, mit denen sie ihre Abhängigkeit von Energieeinfuhren verringern und den Kraftstoffmarkt und folglich die mittel- und langfristige Energieversorgungssicherheit beeinflussen kann. Diese Überlegung darf jedoch nicht dazu führen, dass der Einhaltung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Kraftstoffqualität, die Fahrzeugemissionen und die Luftqualität geringere Bedeutung beigemessen wird.
- (8) Aufgrund des technologischen Fortschritts kann für die meisten in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeuge schon heute problemlos Kraftstoff mit geringen Biokraftstoffbeimischungen verwendet werden. Aufgrund der neuesten technologischen Fortschritte sind sogar größere Biokraftstoffbeimischungen möglich. In manchen Ländern werden bereits Biokraftstoffbeimischungen von 10 % und mehr verwendet.

<sup>(1)</sup> ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 205 und ABl. C 331 E vom 31.12.2002, S. 291.

<sup>(2)</sup> ABl. C 149 vom 21.6.2002, S. 7.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme vom 16. Mai 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 4. Juli 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. November 2002 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ... (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

- (9) Fahrzeugparks bieten die Möglichkeit, Biokraftstoffe in höheren Konzentrationen zu verwenden. In einigen Städten fahren bereits Fahrzeugflotten mit reinen Biokraftstoffen, und dies hat in einigen Fällen zur Verbesserung der Luftqualität in Stadtgebieten beigetragen.
- (10) Die Förderung des Einsatzes von Biokraftstoffen im Verkehr ist ein Schritt in Richtung einer stärkeren Nutzung der Biomasse; dies wird dazu führen, dass in Zukunft vermehrt Biokraftstoffe entwickelt werden können, ohne dass dabei andere Optionen, insbesondere die Wasserstofftechnik, ausgeschlossen werden.
- (11) Die Politik der Mitgliedstaaten zur Erforschung der verstärkten Nutzung von Biokraftstoffen sollte die Wasserstofftechnik maßgeblich einbeziehen und diese Option unter Berücksichtigung der einschlägigen Rahmenprogramme der Gemeinschaft fördern.
- (12) Reines Pflanzenöl, das durch Auspressen, Extraktion oder vergleichbare Verfahren aus Ölsaaten gewonnen wird, kann in bestimmten Fällen, in denen es für den Motortyp geeignet ist und die entsprechenden Emissionsanforderungen erfüllt, roh oder raffiniert, jedoch chemisch unverändert, ebenfalls als Biokraftstoff verwendet werden.
- (13) Neue Arten von Kraftstoffen sollten anerkannten technischen Normen entsprechen, wenn sie in größerem Umfang von den Kunden und den Fahrzeugherstellern akzeptiert werden und damit auf dem Markt Verbreitung finden sollen. Technische Normen sind auch der Ausgangspunkt für die Bestimmungen im Hinblick auf Emissionen und deren Überwachung. Bei neuen Arten von Kraftstoffen kann es schwierig sein, die geltenden technischen Normen einzuhalten, die weitgehend für konventionelle fossile Kraftstoffe entwickelt wurden. Die Kommission und die Normungsgremien sollten die Entwicklung verfolgen und Normen aktiv anpassen und entwickeln, damit neue Arten von Kraftstoffen unter Beibehaltung der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit eingeführt werden können.
- (14) Bioethanol und Biodiesel, die in Reinform oder als Mischung für Fahrzeuge verwendet werden, sollten den Qualitätsnormen genügen, die festgelegt wurden, um eine optimale Motorleistung sicherzustellen. So könnte im Falle von Biodiesel für Dieselmotoren, das nach dem Verfahren der Veresterung hergestellt wird, die Norm prEN 14214 für Fettsäuremethylester (FAME) des Europäischen Komitees für Normung (CEN) verwendet werden. Entsprechend sollte das CEN für andere Biokraftstoffherzeugnisse für den Verkehrssektor in der Europäischen Union geeignete Normen festlegen.
- (15) Durch die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen im Sinne einer nachhaltigen Praxis in der Land- und Forstwirtschaft, wie sie in den Rechtsvorschriften der Gemeinsamen Agrarpolitik festgelegt ist, könnten neue Möglichkeiten für die nachhaltige ländliche Entwicklung im Rahmen einer stärker marktorientierten gemeinsamen Agrarpolitik geschaffen werden, die mehr auf den europäischen Markt, auf die Erhaltung lebendiger ländlicher Gebiete und auf eine multifunktionale Landwirtschaft ausgerichtet ist; zudem könnte ein neuer Markt für innovative Agrarerzeugnisse geschaffen werden.
- (16) In seiner Entschließung vom 8. Juni 1998 <sup>(1)</sup> billigte der Rat die Strategie und den Aktionsplan der Kommission für erneuerbare Energieträger und forderte spezielle Maßnahmen im Bereich der Biokraftstoffe.
- (17) Im Grünbuch der Kommission „Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit“ wird das Ziel der 20%igen Substitution konventioneller Kraftstoffe durch alternative Kraftstoffe im Bereich des Straßenverkehrs bis 2020 festgelegt.
- (18) Alternative Kraftstoffe werden sich nur dann auf dem Markt durchsetzen können, wenn sie umfassend verfügbar und wettbewerbsfähig sind.
- (19) In seiner Entschließung vom 18. Juni 1998 <sup>(2)</sup> forderte das Europäische Parlament, den Marktanteil der Biokraftstoffe durch ein Maßnahmenpaket, das unter anderem Steuerbefreiungen, Beihilfen für die Verarbeitungsindustrie und die Festlegung einer obligatorischen Biokraftstoffquote für Mineralölunternehmen vorsieht, innerhalb von fünf Jahren auf 2 % zu erhöhen.
- (20) Welche Methode für die Erhöhung des Biokraftstoffanteils auf den einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Kraftstoffmärkten am besten geeignet ist, hängt von der Verfügbarkeit der Ressourcen und Rohstoffe, von den einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Förderung von Biokraftstoffen und von steuerlichen Regelungen sowie von einer angemessenen Beteiligung aller betroffenen Kreise ab.
- (21) Die Politik der Mitgliedstaaten zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen sollte nicht dazu führen, dass der freie Warenverkehr mit Kraftstoffen, die den harmonisierten Umweltvorschriften der Gemeinschaft genügen, untersagt wird.
- (22) Die Förderung der Erzeugung und Verwendung von Biokraftstoffen könnte zu einer Verringerung der Abhängigkeit von Energieeinfuhren und der Treibhausgasemissionen beitragen. Darüber hinaus können Biokraftstoffe in Reinform oder als Mischung grundsätzlich in den bestehenden Kraftfahrzeugen und mit dem bestehenden Kfz-Kraftstoffvertriebssystem verwendet werden. Die Beimischung von Biokraftstoffen zu fossilen Kraftstoffen könnte eine mögliche Kostenersparnis beim Vertriebssystem in der Gemeinschaft erleichtern.

(1) ABl. C 198 vom 24.6.1998, S. 1.

(2) ABl. C 210 vom 6.7.1998, S. 215.

- (23) Da das Ziel der beabsichtigten Maßnahme, nämlich die Einführung allgemeiner Grundsätze, die für das Inverkehrbringen und den Vertrieb von Biokraftstoffen einen Mindestprozentsatz vorsehen, auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (24) Die Forschung und technologische Entwicklung im Bereich der Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen sollten gefördert werden.
- (25) Der verstärkte Einsatz von Biokraftstoffen sollte von einer genauen Analyse der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen begleitet werden, damit entschieden werden kann, ob eine Erhöhung des Anteils der Biokraftstoffe gegenüber den konventionellen Kraftstoffen sinnvoll ist.
- (26) Es sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, die Liste der Biokraftstoffe, den prozentualen Anteil erneuerbarer Stoffe und den Zeitplan für die Einführung von Biokraftstoffen auf dem Kraftstoffmarkt rasch an den technischen Fortschritt und an die Ergebnisse einer Umweltverträglichkeitsprüfung der ersten Einführungsphase anzupassen.
- (27) Es sollten Maßnahmen getroffen werden zur zügigen Entwicklung der Qualitätsnormen für die Biokraftstoffe, die als reine Biokraftstoffe und als Beimischung zu konventionellen Kraftstoffen zum Antrieb von Fahrzeugen eingesetzt werden. Obwohl der biologisch abbaubare Teil von Abfällen als Ausgangsmaterial für Biokraftstoffe dienen könnte, müssen die Qualitätsnormen den Umfang der möglichen Verunreinigung der Abfälle berücksichtigen, damit nicht durch spezifische Bestandteile Fahrzeuge beschädigt werden und/oder noch gravierendere Emissionen entstehen.
- (28) Die Förderung von Biokraftstoffen sollte mit den auf Versorgungssicherheit und Umweltschutz bezogenen Zielen und den entsprechenden Zielsetzungen und politischen Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedstaaten in Einklang stehen. Dabei können die Mitgliedstaaten prüfen, wie kostengünstig über die Möglichkeiten für den Einsatz von Biokraftstoffen aufgeklärt werden kann.
- (29) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(1)</sup> erlassen werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Ziel dieser Richtlinie ist die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen als Ersatz für Otto- und Dieselmotoren im Verkehrssektor in den einzelnen Mitgliedstaaten; hierdurch soll dazu beigetragen werden, dass bestimmte Ziele, wie die Erfüllung der Verpflichtungen in Bezug auf die Klimaänderungen, die umweltgerechte Versorgungssicherheit und die Förderung erneuerbarer Energiequellen, erreicht werden.

#### Artikel 2

- (1) Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck
- „Biokraftstoffe“ flüssige oder gasförmige Verkehrskraftstoffe, die aus Biomasse hergestellt werden;
  - „Biomasse“ den biologisch abbaubaren Teil von Erzeugnissen, Abfällen und Rückständen der Landwirtschaft (einschließlich pflanzlicher und tierischer Stoffe), der Forstwirtschaft und damit verbundener Industriezweige sowie den biologisch abbaubaren Teil von Abfällen aus Industrie und Haushalten;
  - „andere erneuerbare Kraftstoffe“ erneuerbare Kraftstoffe, die keine Biokraftstoffe sind, aus erneuerbaren Energiequellen gemäß der Definition in Richtlinie 2001/77/EG <sup>(2)</sup> stammen und im Verkehrssektor verwendet werden;
  - „Energieinhalt“ den unteren Heizwert eines Brennstoffs.
- (2) Zumindest die nachstehend genannten Erzeugnisse gelten als Biokraftstoffe:
- „Bioethanol“: Ethanol, das aus Biomasse und/oder dem biologisch abbaubaren Teil von Abfällen hergestellt wird und für die Verwendung als Biokraftstoff bestimmt ist;
  - „Biodiesel“: Methyl-ester eines pflanzlichen oder tierischen Öls mit Dieselmotorenqualität, der für die Verwendung als Biokraftstoff bestimmt ist;
  - „Biogas“: Brenngas, das aus Biomasse und/oder aus dem biologisch abbaubaren Teil von Abfällen hergestellt wird, durch Reinigung Erdgasqualität erreichen kann und für die Verwendung als Biokraftstoff bestimmt ist, oder Holzgas;
  - „Biomethanol“: Methanol, das aus Biomasse hergestellt wird und für die Verwendung als Biokraftstoff bestimmt ist;
  - „Biodimethylether“: Dimethylether, der aus Biomasse hergestellt wird und für die Verwendung als Biokraftstoff bestimmt ist;
  - „Bio-ETBE (Ethyl-Tertiär-Butylether)“: ETBE, der auf der Grundlage von Bioethanol hergestellt wird. Der Volumenprozentanteil des Biokraftstoffs an Bio-ETBE beträgt 47 %;

<sup>(1)</sup> ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

<sup>(2)</sup> Richtlinie 2001/77/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. September 2001 zur Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen im Elektrizitätsbinnenmarkt (ABl. L 283 vom 27.10.2001, S. 33).

- g) „Bio-MTBE (Methyl-Tertiär-Butylether)“: Kraftstoff, der auf der Grundlage von Biomethanol hergestellt wird. Der Volumenprozentanteil des Biokraftstoffs an Bio-MTBE beträgt 36 %;
- h) „synthetische Biokraftstoffe“: synthetische Kohlenwasserstoffe oder synthetische Kohlenwasserstoffgemische, die aus Biomasse gewonnen wurden;
- i) „Biowasserstoff“: Wasserstoff, der aus Biomasse und/oder aus dem biologisch abbaubaren Teil von Abfällen hergestellt wird und für die Verwendung als Biokraftstoff bestimmt ist.

#### Artikel 3

- (1) a) Die Mitgliedstaaten sollten sicherstellen, dass ein Mindestanteil an Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen auf ihren Märkten in Verkehr gebracht wird, und legen hierfür nationale Richtwerte fest.
- b) i) Als Bezugswert für diese Richtwerte gilt, gemessen am Energieinhalt, ein Anteil von 2 % aller Otto- und Dieselmotorkraftstoffe für den Verkehrssektor, die auf ihren Märkten bis zum 31. Dezember 2005 in Verkehr gebracht werden.
- ii) Als Bezugswert für diese Richtwerte gilt, gemessen am Energieinhalt, ein Anteil von 5,75 % aller Otto- und Dieselmotorkraftstoffe für den Verkehrssektor, die auf ihren Märkten bis zum 31. Dezember 2010 in Verkehr gebracht werden.
- (2) Biokraftstoffe können in folgenden Formen bereitgestellt werden:
- a) als reine Biokraftstoffe oder in hoher Konzentration in Mineralölderivaten, in Einklang mit den besonderen Qualitätsnormen für Verkehrsanwendungen;
- b) als Biokraftstoffe, die Mineralölderivaten in Einklang mit den einschlägigen europäischen Normen, in denen die technischen Spezifikationen für Kraftstoffe angegeben sind (EN 228 und EN 590), beigemischt wurden;
- c) als Flüssigkeiten, die Derivate von Biokraftstoffen sind, wie ETBE (Ethyl-Tertiär-Butylether), für die der Biokraftstoffprozentsatz in Artikel 2 Absatz 2 angegeben ist.
- (3) Die Mitgliedstaaten überwachen die Auswirkungen der Verwendung von Biokraftstoffen in Dieselbeimischungen von über 5 % in nicht umgerüsteten Fahrzeugen und treffen gegebenenfalls die erforderlichen Maßnahmen, um die Einhaltung der einschlägigen Gemeinschaftsvorschriften für Emissionsnormen zu gewährleisten.
- (4) Die Mitgliedstaaten sollten bei ihren Maßnahmen die gesamte Klima- und Ökobilanz der verschiedenen Arten von Biokraftstoffen berücksichtigen; sie können vorrangig die Biokraftstoffe fördern, die — auch unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit und der Versorgungssicherheit — eine sehr gute kostengünstige Gesamtökobilanz aufweisen.
- (5) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit über die Verfügbarkeit von Biokraftstoffen informiert wird. Übersteigt der Anteil der Biokraftstoffbeimischungen in Mine-

ralölderivaten den Grenzwert von 5 % Fettsäuremethylester (FAME) oder von 5 % Bioethanol, ist eine spezielle Kennzeichnung an den Verkaufsstellen vorzuschreiben.

#### Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission vor dem 1. Juli eines jeden Jahres den gesamten Kraftstoffabsatz und den Anteil der in Verkehr gebrachten reinen oder vermischten Biokraftstoffe und anderen erneuerbaren Kraftstoffe des Vorjahres. Die Mitgliedstaaten melden gegebenenfalls alle außergewöhnlichen Umstände bei der Versorgung mit Erdöl oder Erdölzeugnissen, die Auswirkungen auf die Vermarktung von Biokraftstoffen gehabt haben.

In ihrem ersten Bericht nach Inkrafttreten dieser Richtlinie geben die Mitgliedstaaten ihre nationalen Richtwerte für die erste Phase an. In dem Bericht für das Jahr 2006 geben die Mitgliedstaaten ihre nationalen Richtwerte für die zweite Phase an.

In diesen Berichten ist die Differenzierung der nationalen Richtwerte gegenüber den in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) genannten Bezugswerten zu begründen, wobei folgende Argumente angeführt werden können:

- a) objektive Faktoren wie das begrenzte innerstaatliche Potenzial zur Herstellung von Biokraftstoffen aus Agrarerzeugnissen und/oder Abfällen, die innerstaatlichen Ressourcen, die für die Erzeugung von Biomasse für andere Energieverwendungen als im Verkehrssektor bereitgestellt werden, sowie die spezifischen Merkmale des nationalen Kraftstoffmarktes;
- b) nationale Politiken, die mit den Zielen des Energiesektors in der Europäischen Union (Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Umweltschutz) im Einklang stehen, einen Bezug zum Verkehrssektor haben und Ziele verfolgen, die den mit dieser Richtlinie verfolgten Zielen ähnlich sind (Erfüllung der Verpflichtungen in Bezug auf die Klimaänderungen; Beitrag zur umweltgerechten Versorgungssicherheit; Förderung erneuerbarer Energiequellen).
- (2) Die Kommission unterbreitet dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens bis zum 31. Dezember 2006 und von da an alle zwei Jahre einen Evaluierungsbericht über die bei der Verwendung von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen in den Mitgliedstaaten erzielten Fortschritte.

Dieser Bericht erstreckt sich zumindest auf folgende Punkte:

- a) die Kostenwirksamkeit der von den Mitgliedstaaten ergriffenen Maßnahmen zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen;
- b) die wirtschaftlichen Aspekte und Umweltauswirkungen einer weiteren Erhöhung des Anteils von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen;
- c) die Lebenszyklusaussichten von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen im Hinblick auf die Benennung möglicher Maßnahmen zur künftigen Förderung derjenigen klima- und umweltfreundlichen Kraftstoffe, die wettbewerbsfähig und wirtschaftlich werden könnten;

- d) den dauerhaft umweltverträglichen Anbau der zur Herstellung von Biokraftstoffen verwendeten Kulturen, insbesondere hinsichtlich des Flächenverbrauchs, der Anbauintensität, der Fruchtfolge und des Einsatzes von Pestiziden;
- e) die Bewertung der Verwendung von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen hinsichtlich ihrer spezifischen Auswirkungen auf die Klimaänderung und ihres Einflusses auf die Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen;
- f) einen Überblick über weitere eher langfristige Optionen in Bezug auf Energieeffizienzmaßnahmen im Verkehrsbereich.

Auf der Grundlage dieses Berichts unterbreitet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat gegebenenfalls Vorschläge zur Anpassung der in Artikel 3 Absatz 1 enthaltenen Zielvorgaben. Sollte dieser Bericht zu der Schlussfolgerung gelangen, dass die Richtwerte aus Gründen, die keine Rechtfertigung darstellen und/oder nicht mit neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen in Zusammenhang stehen, voraussichtlich nicht erreicht werden, gehen diese Vorschläge in geeigneter Form auf einzelstaatliche Ziele einschließlich möglicher verbindlicher Ziele ein.

#### Artikel 5

Die in Artikel 2 Absatz 2 enthaltene Liste kann nach dem Verfahren gemäß Artikel 6 Absatz 2 an den technischen Fortschritt angepasst werden. Bei der Anpassung der Liste sind die ökologischen Auswirkungen der Biokraftstoffe zu berücksichtigen.

#### Artikel 6

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

- (3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

#### Artikel 7

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 31. Dezember 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### Artikel 8

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

#### Artikel 9

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu ...

<i>Im Namen des Europäischen Parlaments</i>	<i>Im Namen des Rates</i>
<i>Der Präsident</i>	<i>Der Präsident</i>

## BEGRÜNDUNG DES RATES

### I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat am 17. Dezember 2001 einen Vorschlag <sup>(1)</sup> vorgelegt, der auf Artikel 175 Absatz 1 des Vertrags gestützt ist.
2. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss hat seine Stellungnahme <sup>(2)</sup> am 25. April 2002 abgegeben. Der Ausschuss der Regionen hat am 16. Mai 2002 Stellung genommen.
3. Das Europäische Parlament hat seine Stellungnahme in erster Lesung am 4. Juli 2002 abgegeben und 60 Abänderungen angenommen. Die Kommission hat angesichts dieser Stellungnahme am 13. September 2002 einen geänderten Vorschlag vorgelegt.
4. Der Rat hat seinen Gemeinsamen Standpunkt nach Artikel 251 des Vertrags am 18. November 2002 festgelegt.

### II. ZIEL DES VORSCHLAGS

5. Der Vorschlag zielt auf die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen im Verkehrssektor innerhalb der EU ab. Hierzu soll sichergestellt werden, dass bis zum 31. Dezember 2005 ein verbindlicher Mindestanteil von 2 % aller für den Verkehrssektor auf den Märkten der Mitgliedstaaten in Verkehr gebrachten Otto- und Dieselmotorkraftstoffe, gemessen am Energieinhalt, auf Biokraftstoffe entfällt. Außerdem soll dieser Anteil weiter ansteigen und — entsprechend dem Zeitplan im Anhang des Vorschlags — ein Mindestbeimischungsanteil angestrebt werden. Auf diese Weise soll ein Beitrag zur Einhaltung der Umweltschutzverpflichtungen, die im Rahmen des Kyoto-Protokolls eingegangen wurden, und zur Verringerung der Abhängigkeit der Europäischen Union von Energieeinfuhren aus Drittländern geleistet werden.

### III. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

6. Die wichtigsten vom Rat vorgenommenen Änderungen sind folgende:
7. a) Der Rat hat den Anwendungsbereich der Richtlinie dahin gehend erweitert, dass sich diese nicht nur auf Biokraftstoffe, sondern auch auf *andere erneuerbare Kraftstoffe* im Verkehrssektor der einzelnen Mitgliedstaaten erstreckt, und er hat ihre Zielsetzung weiter gefasst, indem er — anstatt lediglich einen Prozentsatz der konventionellen Kraftstoffe festzusetzen, die durch Biokraftstoffe zu ersetzen sind — festlegte, dass der Zweck dieser Richtlinie in der Förderung der Verwendung dieser alternativen Kraftstoffe besteht (Artikel 1).
- b) Der Rat hielt *Richtwerte* für zweckmäßiger als verbindliche Werte, da den Mitgliedstaaten so eine schrittweise und flexible Einführung der erforderlichen Maßnahmen ermöglicht wird; dabei wurde vorausgesetzt, dass die Regelung nach einer ersten Umsetzungsphase überprüft wird. Der Gemeinsame Standpunkt sieht daher vor, dass das gesetzte Ziel auf der Grundlage von *Bezugswerten* für die erste Phase (2 % bis 31. Dezember 2005) und die zweite Phase (5,75 % bis 31. Dezember 2010) verwirklicht wird (Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b)). Die Mitgliedstaaten legen sowohl für die erste als auch für die zweite Phase nationale *Richtwerte* für den Mindestanteil an Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen, die auf ihren Märkten in Verkehr gebracht werden, fest (Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a) und b)). Dieses Zwei-Phasen-Konzept wird durch eine Überprüfungs Klausel ergänzt, für die die Berichte der Mitgliedstaaten und der Kommission als Grundlage dienen (Artikel 4 Absätze 1 und 2). Die Mitgliedstaaten können in ihren Berichten zwischen nationalen Richtwerten und Bezugswerten *differenzieren*, eine solche Differenzierung ist jedoch nach speziellen Gesichtspunkten zu begründen (Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a) und b)). Die Kommission erstellt auf der Grundlage der Berichte der Mitgliedstaaten einen Evaluierungsbericht und legt gegebenenfalls Vorschläge für die Anpassung der Zielvorgaben vor.

<sup>(1)</sup> ABl. C 103 E vom 30.4.2002, S. 205.

<sup>(2)</sup> ABl. C 149 vom 21.6.2002, S. 7.

8. Der Rat stellte ferner folgende Punkte klar bzw. änderte diese:

*Beimischung:* Der Rat hat den vorgeschlagenen Beimischungsanteil, der in der zweiten Phase erreicht werden soll (Anhang), nicht aufgenommen, da seiner Ansicht nach die Beimischung noch kein genormtes Verfahren ist und es den Mitgliedstaaten daher freistehen sollte, ob sie den Mineralölen Biokraftstoffe beimischen oder nicht.

*Liste der Erzeugnisse (Artikel 2 Absatz 2):* Der Rat hat die Liste der als „Biokraftstoffe“ geltenden Erzeugnisse aus dem Anhang in Artikel 2 Absatz 2 aufgenommen und die folgenden Erzeugnisse hinzugefügt: „Bio-MTBE“, „synthetische Biokraftstoffe“ sowie „Biowasserstoff“. Der Rat hat dabei klar herausgestellt, dass es sich hier um eine nicht erschöpfende Liste handelt, die im Wege des Ausschussverfahrens (Artikel 6) an den technischen Fortschritt angepasst werden kann.

*Ökobilanz der Biokraftstoffe:* Der Rat stellte einen stärkeren Zusammenhang zwischen der Förderung von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen und dem Beitrag zu Zielsetzungen, wie die Erfüllung der Verpflichtungen in Bezug auf die Klimaänderungen, die umweltgerechte Versorgungssicherung und die Förderung erneuerbarer Energiequellen, her (Artikel 1). Ferner ist bei den Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten ergreifen, um sicherzustellen, dass ein Mindestanteil an Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen auf ihren Märkten in Verkehr gebracht wird, auch die *gesamte Klima- und Ökobilanz der verschiedenen Arten von Biokraftstoffen* zu berücksichtigen; so können diejenigen Biokraftstoffe vorrangig gefördert werden, die — auch unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit und der Versorgungssicherheit — eine *sehr gute kostengünstige Gesamtökobilanz* aufweisen (Artikel 3).

*Berichtspflichten (Artikel 4):* Der Rat ist sich zwar darin einig, dass die Bedingungen in den Mitgliedstaaten recht unterschiedlich sind, doch sollte in den von den Mitgliedstaaten erstellten Berichten die Differenzierung ihrer nationalen Richtwerte gegenüber den Bezugswerten nach zweierlei Gesichtspunkten begründet werden, nämlich in Bezug auf a) objektive Faktoren, wie das Produktionspotenzial, die Nutzung von Biomasse für andere Energieverwendungen sowie spezifische Merkmale des nationalen Kraftstoffmarktes; b) nationale Politiken, die mit den Zielen des Energiesektors im Einklang stehen, einen Bezug zum Verkehrssektor der EU haben und Ziele verfolgen, die den mit dieser Richtlinie verfolgten Zielen ähnlich sind.

#### IV. ANGENOMMENE ABÄNDERUNGEN

9. Von den 60 Abänderungen des Europäischen Parlaments hat der Rat die folgenden 26 Änderungen völlig dem Inhalt nach, teilweise oder im Grundsatz angenommen.

*Erwägungsgründe*

Abänderung 2 (teilweise angenommen): betrifft das Spektrum der verwendbaren Biomasse (Erwägungsgrund 3),

Abänderung 3: Verweis auf die Erweiterung (Erwägungsgrund 4),

Abänderung 4: unterstreicht die Bedeutung der Verwendung alternativer Kraftstoffe (Erwägungsgrund 5),

Abänderung 7: hebt die Bedeutung der Übereinstimmung mit den gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Kraftstoffqualität und die Fahrzeugemissionen hervor (Erwägungsgrund 7),

Abänderung 8: Hinweis auf das Potenzial der Biokraftstofftechnologie in der EU (Erwägungsgrund 8),

Abänderung 12 (teilweise angenommen): nennt Beispiele für die Verwendung von Biokraftstoffen (Erwägungsgrund 9),

Abänderung 14: Hinweis auf die künftige Entwicklung der Option der Wasserstofftechnik (Erwägungsgrund 10),

Abänderung 15: weist darauf hin, dass es sinnvoll ist, die Option der Wasserstofftechnik in der Forschungspolitik zu berücksichtigen (Erwägungsgrund 11),

Abänderung 16: betrifft die Rolle der für Biokraftstoffe geltenden Normen (Erwägungsgrund 13),

Abänderung 18: hebt hervor, dass Bioethanol und Biodiesel den Qualitätsnormen genügen müssen (Erwägungsgrund 14),

Abänderungen 19 (teilweise angenommen) und 35: hebt den Beitrag der Biokraftstoffe für andere Politikbereiche, wie die nachhaltige ländliche Entwicklung, hervor (Erwägungsgrund 15),

Abänderung 20: Verweis auf die im Grünbuch der Kommission über Energieversorgungssicherheit genannten Zielvorgaben für alternative Kraftstoffe (Erwägungsgrund 17),

Abänderung 21: weist darauf hin, dass die umfassende Verfügbarkeit alternativer Kraftstoffe eine Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit ist (Erwägungsgrund 18),

Abänderung 22: Hinweis auf die in der einschlägigen Entschließung des Europäischen Parlaments genannten Unterstützungsmaßnahmen (Erwägungsgrund 19),

Abänderung 23: betont, dass alle betroffenen Kreise, sowohl auf nationaler als auch auf gemeinschaftlicher Ebene, beteiligt werden müssen (Erwägungsgrund 20),

Abänderung 26: hebt die technische Möglichkeit der Verwendung von Biokraftstoffen hervor (Erwägungsgrund 22),

Abänderung 28 (im Grundsatz angenommen): betont die Notwendigkeit, die Forschung im Bereich der Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen zu fördern (Erwägungsgrund 24),

Abänderung 29: betrifft die in Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie vorgesehenen Erfordernisse (Erwägungsgrund 25),

Abänderung 30 (teilweise angenommen): unter bestimmten Voraussetzungen können auch Biokraftstoffe verwendet werden, die nicht durch chemische Verfahren hergestellt wurden (Erwägungsgrund 12),

Abänderung 31: betrifft die Entwicklung von geeigneten Qualitätsnormen für Biokraftstoffe (Erwägungsgrund 27),

Abänderung 32: unterstreicht, dass die Förderung von Biokraftstoffen mit anderen auf den Umweltschutz bezogenen und damit zusammenhängenden politischen Zielen der Mitgliedstaaten in Einklang stehen muss (Erwägungsgrund 28).

#### *Artikel*

Abänderung 58: die Definition von „Biowasserstoff“ wird in die Liste der als Biokraftstoffe geltenden Erzeugnisse aufgenommen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe i)),

Abänderung 43: legt fest, dass Biokraftstoffe mit einer sehr guten kostengünstigen Ökobilanz vorrangig gefördert werden (Artikel 3 Absatz 4),

Abänderung 46: betrifft die Unterrichtung der Öffentlichkeit über das Potenzial von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen (Artikel 3 Absatz 5),

Abänderung 70 (im Grundsatz angenommen): hebt hervor, dass die Berücksichtigung der ökologischen Auswirkungen der Biokraftstoffe bei der Anpassung der Liste von Bedeutung ist (Artikel 5).

#### **V. NICHT ÜBERNOMMENE ABÄNDERUNGEN**

10. Der Rat war der Ansicht, dass die Abänderungen 1, 6, 9, 11, 13, 17, 25, 27, 33, 37, 40, 41, 44, 50, 51, 52, 56, 60, 66, die von der Kommission abgelehnt wurden, entweder zu eng gefasst sind (z. B. Abänderungen 6, 37, 40, 11) oder über die Zielsetzung der Richtlinie hinaus gehen (Abänderungen 1, 9, 13, 17, 25, 27, 33, 41, 44, 50, 51, 52, 60, 66) oder aber bereits durch die geltenden Bestimmungen abgedeckt werden, und er beschloss daher, diese Abänderungen nicht in seinen Gemeinsamen Standpunkt zu übernehmen.