



**RICHTLINIE 2003/30/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS
UND DES RATES**

vom 8. Mai 2003

**zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen
erneuerbaren Kraftstoffen im Verkehrssektor**

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 ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschus-
ses ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen ⁽³⁾,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽⁴⁾,

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 expandiert, 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 CO₂-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 CO₂-Emissionen zurückgehen. Aus ökologischer Sicht fordert das Weißbuch daher, die Abhängigkeit vom Erdöl (derzeit 98 %) im Verkehrssektor

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

⁽²⁾ ABl. C 149 vom 21.6.2002, S. 7.

⁽³⁾ ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 29.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 4. Juli 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 18. November 2002 (ABl. C 32 E vom 11.2.2003, S. 1) und Beschluss des Europäischen Parlaments vom 12. März 2003 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

▼B

- durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe wie Biokraftstoffe zu verringern.
- (6) Eine stärkere Verwendung von Biokraftstoffen im Verkehrsbe-
reich ist Teil des für die Einhaltung des Kyoto-Protokolls erfor-
derlichen Maßnahmenpakets sowie jedes Maßnahmenpakets, mit
dem weitere Verpflichtungen in dieser Hinsicht erfüllt werden
sollen.
 - (7) Eine stärkere Verwendung von Biokraftstoffen im Verkehrsbe-
reich, ohne allerdings die übrigen Substitutionsmöglichkeiten
für Kraftstoffe einschließlich LPG und CNG auszuschließen, ist
für die Gemeinschaft eines der Mittel, mit denen sie ihre Abhän-
gigkeit von Energieeinfuhren verringern und den Kraftstoffmarkt
und folglich die mittel- und langfristige Energieversorgungssi-
cherheit beeinflussen kann. Diese Überlegung darf jedoch nicht
dazu führen, dass der Einhaltung der gemeinschaftlichen Rechts-
vorschriften 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 Fort-
schritte sind sogar größere Biokraftstoffbeimischungen möglich.
In manchen Ländern werden bereits Biokraftstoffbeimischungen
von 10 % und mehr verwendet.
 - (9) Fahrzeugparks bieten die Möglichkeit, Biokraftstoffe in höheren
Konzentrationen zu verwenden. In einigen Städten fahren bereits
Fahrzeugflotten mit reinen Biokraftstoffen, und dies hat in eini-
gen Fällen zur Verbesserung der Luftqualität in Stadtgebieten
beigetragen. Die Mitgliedstaaten könnten daher die Verwendung
von Biokraftstoffen für öffentliche Verkehrsmittel verstärkt för-
dern.
 - (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 maß-
geblich einbeziehen und diese Option unter Berücksichtigung der
einschlägigen Rahmenprogramme der Gemeinschaft fördern.
 - (12) Reines Pflanzenöl, das durch Auspressen, Extraktion oder ver-
gleichbare Verfahren aus Ölsaaten gewonnen wird, kann in be-
stimmten Fällen, in denen es für den Motorentyp geeignet ist und
die entsprechenden Emissionsanforderungen erfüllt, roh oder raf-
finiert, 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 Nor-
mungsgremien sollten die Entwicklung verfolgen und Normen
aktiv anpassen und entwickeln, insbesondere in Bezug auf die
Verdunstungsaspekte, damit neue Arten von Kraftstoffen unter
Beibehaltung der Anforderungen an die Umweltverträglichkeit
eingeführt werden können.

▼B

- (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 im Hinblick auf die derzeitigen und zukünftigen Mitgliedstaaten geschaffen werden.
- (16) In seiner EntschlieÙung vom 8. Juni 1998 ⁽¹⁾ 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 EntschlieÙung vom 18. Juni 1998 ⁽²⁾ 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 Energieimporten 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.

▼B

- (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 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 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⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

▼ M1**▼ B***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.

▼ M1**▼ B**

- (4) Die Mitgliedstaaten sollten bei ihren Maßnahmen die gesamte Klima- und Ökobilanz der verschiedenen Arten von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen berücksichtigen; sie können vorrangig die Kraftstoffe fördern, die — auch unter Berücksichtigung der Wettbewerbsfähigkeit und der Versorgungssicherheit — eine sehr gute kostengünstige Gesamtklimabilanz aufweisen.

▼ M1**▼ B***Artikel 4*

- (1) Die Mitgliedstaaten melden der Kommission vor dem 1. Juli eines jeden Jahres
- die Maßnahmen, die ergriffen wurden, um die Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen als Ersatz für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe im Verkehrssektor zu fördern,
 - die innerstaatlichen Ressourcen, die für die Erzeugung von Biomasse für andere Energieverwendungen als im Verkehrssektor bereitgestellt werden, sowie
 - 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 Erdölprodukten, die Auswirkungen auf die Vermarktung von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen 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 Biomasse;

▼B

- b) der Umfang der Ressourcen, die für die Erzeugung von Biomasse für andere Energieverwendungen als im Verkehrssektor bereitgestellt werden, sowie die spezifischen technischen oder klimatischen Merkmale des nationalen Kraftstoffmarktes;
- c) nationale Politiken, die vergleichbare Ressourcen für die Erzeugung anderer Verkehrskraftstoffe auf der Grundlage erneuerbarer Energieträger bereitstellen und mit den Zielen dieser Richtlinie in Einklang stehen.

(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 CO₂-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.

▼M1**▼B***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.

▼B

(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 Union* in Kraft.

Artikel 9

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.