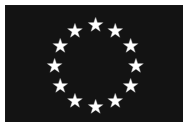


EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

VORLÄUFIG
2007/0019(COD)

19.7.2007

*****I**

ENTWURF EINES BERICHTS

über den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen bei der Verwendung von für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffen, zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG
(KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit

Berichterstatterin: Dorette Corbey

Erklärung der benutzten Zeichen

- * Verfahren der Konsultation
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **I Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- **II Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- *** Verfahren der Zustimmung
*Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in
Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des
EU-Vertrags genannt sind*
- ***I Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung)
Mehrheit der abgegebenen Stimmen
- ***II Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
Gemeinsamen Standpunkts*
*Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung
des Gemeinsamen Standpunkts*
- ***III Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung)
*Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des
gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch **Fett- und Kursivdruck** hervorgehoben. Wenn Textteile *mager und kursiv* gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrektorempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

	Seite
ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS	5
BEGRÜNDUNG	26

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Spezifikationen für Otto-, Diesel- und Gasölkraftstoffe und die Einführung eines Systems zur Überwachung und Verringerung der Treibhausgasemissionen bei der Verwendung von für den Straßenverkehr bestimmten Kraftstoffen, zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG des Rates im Hinblick auf die Spezifikationen für von Binnenschiffen gebrauchte Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 93/12/EWG (KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

- in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2007)0018)¹,
 - gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und die Artikel 95 und 175 Absatz 1 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0061/2007),
 - gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,
 - in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit sowie der Stellungnahmen des Ausschusses für Landwirtschaft und ländliche Entwicklung und des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie (A6-0000/2007),
1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;
 2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;
 3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1 ERWÄGUNG 2

(2) Mit der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament -

Mit der Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament -

¹ Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Thematische Strategie zur Luftreinhaltung der Gemeinschaft - wurden Zielvorgaben für die Senkung von Schadstoffemissionen bis 2020 aufgestellt. Diese Zielvorgaben resultierten aus einer breit angelegten Kosten-Nutzen-Analyse. Insbesondere wurden Ziele für die Senkung der SO₂-Emissionen um 82%, der NO_x-Emissionen um 60%, der flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) um 51% und des Ausstoßes von Primärpartikeln PM_{2,5} um 59% gegenüber den Emissionswerten von 2000 aufgestellt. Die Konsequenzen der Änderungen der Richtlinie 98/70/EG auf die von Tankstellen verursachten VOC-Emissionen sollten Gegenstand nachfolgender Rechtsvorschriften sein.

Thematische Strategie zur Luftreinhaltung der Gemeinschaft - wurden Zielvorgaben für die Senkung von Schadstoffemissionen bis 2020 aufgestellt. Diese Zielvorgaben resultierten aus einer breit angelegten Kosten-Nutzen-Analyse. Insbesondere wurden Ziele für die Senkung der SO₂-Emissionen um 82%, der NO_x-Emissionen um 60%, der flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) um 51% und des Ausstoßes von Primärpartikeln PM_{2,5} um 59% gegenüber den Emissionswerten von 2000 aufgestellt. ***Das Europäische Parlament hat jedoch in seiner Entschließung vom 26. September 2006 zur thematischen Strategie zur Luftreinhaltung¹ ehrgeizigere Reduktionsziele gefordert, und zwar 65 % bei den NO_x-Emissionen, 55 % bei den VOC-Emissionen und 61 % für primäre PM_{2.5}. Diese Bestrebungen sollten sich in dieser Richtlinie widerspiegeln.*** Die Konsequenzen der Änderungen der Richtlinie 98/70/EG auf die von Tankstellen verursachten VOC-Emissionen sollten ***ebenfalls*** Gegenstand nachfolgender Rechtsvorschriften sein.

¹ *ABl. C 306 E vom 15.12.2006, S. 176.*

Begründung

Das Europäische Parlament hat ehrgeizigere politische Anstrengungen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung gefordert. Alle legislativen Maßnahmen im Hinblick auf die Luftverschmutzung müssen diesen Bestrebungen entsprechen.

Änderungsantrag 2 ERWÄGUNG 3

(3) Die Gemeinschaft hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls für den Zeitraum 2008-2012 Treibhausgasemissionsziele gesetzt. Derzeit verursacht der Landverkehr fast 20% dieser Emissionen. Die Gemeinschaft ***überlegt nun, wie weit***

Die Gemeinschaft hat sich im Rahmen des Kyoto-Protokolls für den Zeitraum 2008-2012 Treibhausgasemissionsziele gesetzt. Derzeit verursacht der Landverkehr fast 20% dieser Emissionen. Die Gemeinschaft ***hat sich außerdem verpflichtet, die***

Treibhausgaseinsparungen über die Kyoto-Auflagen hinaus angestrebt werden sollten. Alle Sektoren müssen zur Erreichung **der künftigen** Ziele beitragen.

Treibhausgasemissionen bis 2020 im Rahmen einer globalen Vereinbarung um 30 % und einseitig um 20 % zu reduzieren. Alle Sektoren müssen zur Erreichung **dieser** künftigen Ziele beitragen.

Begründung

Die Zielsetzung über das Jahr 2012 hinaus von 30 bzw. 20 %, wie sie von der Kommission vorgeschlagen wurde, wird sowohl vom Rat als auch vom Parlament unterstützt. Alle gesetzgeberischen Maßnahmen im Hinblick auf die Reduzierung der Treibhausgasemissionen müssen im Einklang mit diesen Bestrebungen sein.

Änderungsantrag 3 ERWÄGUNG 6

(6) Mit der 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 soll die Verwendung von Biokraftstoffen in der Gemeinschaft gefördert werden. Die Gemeinschaftsstrategie für Biokraftstoffe wurde in der Mitteilung der Kommission von 2006 - Eine EU-Strategie für Biokraftstoffe - weiter ausgearbeitet. Während Biokraftstoffe und die Biokraftstofftechnologie weiter entwickelt werden sollen, darf die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen – wie in der Mitteilung eindeutig ausgeführt wird - nicht die Umweltbelastungen erhöhen, während die Treibhausgasemissionen weiter reduziert werden müssen. Die Mitteilung unterstreicht auch die Notwendigkeit, die Biokraftstofftechnologie weiter auszubauen.

(6) Mit der 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 soll die Verwendung von Biokraftstoffen in der Gemeinschaft gefördert werden. Die Gemeinschaftsstrategie für Biokraftstoffe wurde in der Mitteilung der Kommission von 2006 - Eine EU-Strategie für Biokraftstoffe - weiter ausgearbeitet. Während Biokraftstoffe und die Biokraftstofftechnologie weiter entwickelt werden sollen, darf die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen – wie in der Mitteilung eindeutig ausgeführt wird - nicht die Umweltbelastungen erhöhen, während die Treibhausgasemissionen weiter reduziert werden müssen. Die Mitteilung unterstreicht auch die Notwendigkeit, die Biokraftstofftechnologie weiter auszubauen. ***Es ist wünschenswert, nicht nur Kriterien im Hinblick auf die biologische Vielfalt, sondern auch soziale Kriterien einzuführen.***

Begründung

Die Beimengung von Biokraftstoffen mit guten Werten im Hinblick auf Treibhausgasemissionen in die Kraftstoffe muss gefördert werden, wobei es jedoch zu

verhindern gilt, dass dies auf Kosten der Biodiversität geht oder zu substanziellen sozialen Nachteilen in den erzeugenden Ländern führt.

Änderungsantrag 4
ERWÄGUNG 15

(15) Die Beimengung von Ethanol zu Ottokraftstoffen führt zu einer nicht linearen Änderung des Dampfdrucks des entstandenen Kraftstoffgemisches. Um sicherzustellen, dass der Dampfdruck des Ottokraftstoffgemisches, das bei der Mischung zweier zulässiger Ottokraftstoff-Ethanolgemische entsteht, den zulässigen Dampfdruckgrenzwert nicht übersteigt, muss die zulässige Abweichung des Dampfdruckwertes bei solchen Gemischen so festgelegt werden, dass er dem tatsächlichen Dampfdruckanstieg entspricht, der bei der Beimengung eines bestimmten Anteils Ethanol zu Ottokraftstoff entsteht.

Die Beimengung von Ethanol zu Ottokraftstoffen führt zu einer nicht linearen Änderung des Dampfdrucks des entstandenen Kraftstoffgemisches. Um sicherzustellen, dass **der Dampfdruck** des Ottokraftstoffgemisches, **der durch den beizumischenden Prozentsatz** entsteht, **nicht übermäßig erhöht wird, muss ein Mindestprozentsatz für die Beimengung als eine Bedingung für die Zulassung eines solchen Gemisches** festgelegt werden.

Begründung

Die Beimengung von Ethanol kann zu einem Dampfdruckanstieg führen. Es ist wichtig, dafür zu sorgen, dass diese Rechtsvorschriften nicht zu einer Erhöhung des höchstzulässigen Dampfdrucks führen.

Änderungsantrag 5
ERWÄGUNG 16

(16) Um die Verwendung von Kraftstoffen mit niedrigem CO₂-Gehalt zu fördern und gleichzeitig die Zielvorgaben für die Luftreinhaltung einzuhalten, sollten Erdölraffinerien Ottokraftstoffe mit niedrigem Dampfdruck **möglichst** in den erforderlichen Mengen bereitstellen. Da das zurzeit nicht der Fall ist, wird der zulässige Grenzwert für Dampfdrücke von Ethanolgemischen heraufgesetzt, damit der Biokraftstoffmarkt ausgebaut werden kann.

(16) Um die Verwendung von Kraftstoffen mit niedrigem CO₂-Gehalt zu fördern und gleichzeitig die Zielvorgaben für die Luftreinhaltung einzuhalten, sollten Erdölraffinerien Ottokraftstoffe mit niedrigem Dampfdruck in den erforderlichen Mengen bereitstellen. Da das zurzeit nicht der Fall ist, wird der zulässige Grenzwert für Dampfdrücke von Ethanolgemischen heraufgesetzt, damit der Biokraftstoffmarkt ausgebaut werden kann. **Die Abweichung darf nicht zu einem allgemeinen Anstieg der VOC-Emissionen**

führen. Daher ist es nötig, die höchstzulässigen Dampfdruckniveaus zu senken.

Begründung

Die Beimengung von Ethanol kann zu einem erhöhten Dampfdruck führen. Es ist wichtig, dafür zu sorgen, dass die von der Kommission vorgeschlagene Abweichung nicht zu einer Erhöhung des geltenden höchstzulässigen Dampfdrucks führt.

Änderungsantrag 6
ERWÄGUNG 19

(19) Im Rahmen der Festlegung eines neuen Mechanismus für die Überwachung der Treibhausgasemissionen sollte die Kommission ermächtigt werden, die Verfahren festzulegen, mit denen die Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der im Straßenverkehr gebrauchten Kraftstoffe und der Kraftstoffe für mobile Maschinen und Geräte erfasst werden. Da diese Maßnahmen wie die Maßnahmen für die Anpassung der zulässigen Messverfahren gemäß Artikel 10 der Richtlinie 98/70/EG von allgemeiner Tragweite sind und diese Richtlinie durch Hinzufügen neuer nicht wesentlicher Bestimmungen ergänzen, sollten sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG angenommen werden.

Im Rahmen der Festlegung eines neuen Mechanismus für die Überwachung der Treibhausgasemissionen sollte die Kommission ermächtigt werden, ***auf der Grundlage der vom Europäischen Parlament und vom Rat festgelegten Leitlinien*** die Verfahren festzulegen, mit denen die Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der im Straßenverkehr gebrauchten Kraftstoffe und der Kraftstoffe für mobile Maschinen und Geräte erfasst werden. Da diese Maßnahmen wie die Maßnahmen für die Anpassung der zulässigen Messverfahren gemäß Artikel 10 der Richtlinie 98/70/EG von allgemeiner Tragweite sind und diese Richtlinie durch Hinzufügen neuer nicht wesentlicher Bestimmungen ergänzen, sollten sie nach dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG angenommen werden.

Begründung

Die Kommission schlägt vor, die Treibhausgasemissionen während des gesamten Lebenszyklus der Kraftstoffe zu überwachen und dann einzudämmen. Aus demokratischer Sicht ist es wichtig, dass das Europäische Parlament und der Rat die Richtung für die Verfahren bei der Überwachung vorgeben und dies nicht ganz dem Ausschussverfahren überlassen.

Änderungsantrag 7
ERWÄGUNG 22 A (neu)

(22a) Für die Binnenschifffahrt ist eine neue, sauberere Motorentechnologie entwickelt worden. Diese Motoren können nur mit Kraftstoffen mit sehr niedrigem Schwefelgehalt betrieben werden. Der Schwefelgehalt von Kraftstoffen für Binnenschiffe wird so bald wie möglich in einem einzigen Schritt reduziert werden.

Begründung

Moderne, saubere Schiffsmotoren mit fortschrittlicher Filtertechnik zur Bekämpfung der Luftverschmutzung sind nur für Kraftstoffe mit sehr niedrigem Schwefelgehalt geeignet. Die Kommission schlägt vor, den Schwefelgehalt in Kraftstoffen für Binnenschiffe in zwei Schritten zu verringern. Es wäre jedoch besser, die Einführung von Kraftstoffen mit niedrigem Schwefelgehalt zu beschleunigen und beide Schritte zugleich zu unternehmen.

Änderungsantrag 8
ARTIKEL 1 NUMMER -1 (neu)
Artikel 1 (Richtlinie 98/70/EG)

-1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

"Artikel 1

Anwendungsbereich

Diese Richtlinie legt zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt technische Spezifikationen für Kraftstoffe fest, welche in Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor, Selbstzündungsmotor und sonstigen Fahrzeugmotortechnologien ausgerüstet sind.“

Begründung

Bislang regelte die Kraftstoffqualitätsrichtlinie nur die Qualität von Kraftstoffen. In den Richtlinienvorschlag ist daneben eine Verpflichtung zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen aus Kraftstoffen aufgenommen worden. Dieser Verpflichtung müssen Kraftstoffanbieter unter anderem durch die Herstellung anderer Kraftstoffe mit guter Treibhausgasbilanz, etwa Wasserstoff, entsprechen. Um dies zu ermöglichen, ist es nötig, den Anwendungsbereich der Richtlinie auszudehnen.

Änderungsantrag 9
ARTIKEL 1 NUMMER 1 A (neu)

1a. In Artikel 2 Absatz 1 wird der folgende Punkt 5a angefügt:

"5a. „Treibhausgasbilanz“ die Menge Treibhausgase im Kraftstoff, gemessen in CO₂-Äquivalenten, plus der Menge der CO₂-Äquivalente, die bei Gewinnung, Herstellung, Transport und Verteilung sowie durch Veränderungen der Bodennutzung emittiert werden, abzüglich der Emissionseinsparungen von CO₂-Äquivalenten durch Sammlung und Lagerung oder Senken im Zusammenhang mit der Produktion von Kraftstoffen.“

Begründung

Die Treibstoffanbieter müssen die Treibhausgasbilanz von Kraftstoffen bis 2020 um 10 % verbessern. Es ist notwendig, zu definieren, was dies genau beinhaltet.

Änderungsantrag 10
ARTIKEL 1 NUMMER 2 (C)
Artikel 3 Absatz 3 (Richtlinie 98/70/EG)

3. Kraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs III entspricht, wird in der (den) jeweiligen Landessprache(n) gekennzeichnet als: "Ottokraftstoff **mit geringem Biokraftstoffgehalt**".

Kraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs V entspricht, wird in der (den) jeweiligen Landessprache(n) gekennzeichnet als: "Ottokraftstoff **mit hohem Biokraftstoffgehalt**".

3. Kraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs III entspricht, wird in der (den) jeweiligen Landessprache(n) gekennzeichnet als: "Ottokraftstoff".

Kraftstoff, der den Spezifikationen des Anhangs III entspricht, wird in der (den) jeweiligen Landessprache(n) gekennzeichnet als: "Ottokraftstoff **mit geringem Biokraftstoffgehalt**".

Begründung

Um für den Verbraucher Klarheit zu schaffen, muss der Begriff „Ottokraftstoff mit hohem Biokraftstoffgehalt“ Ottokraftstoff mit einem tatsächlich hohen Prozentsatz Biokraftstoff vorbehalten sein. Daher muss Benzin mit 0 bis 5 Prozent Biokraftstoff „Ottokraftstoff“ heißen und Benzin mit 5 bis 10 Prozent Biotreibstoff „Ottokraftstoff mit geringem Biokraftstoffgehalt“.

Änderungsantrag 11
ARTIKEL 1 NUMMER 3 (C)
Artikel 4 Absatz 5 (Richtlinie 98/70/EG)

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bestimmte und in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebrachte Gasöle nach dem 1. Januar 2008 weniger als 1000 mg/kg Schwefel enthalten. Spätestens ab 31. Dezember 2009 liegt der höchstzulässige Schwefelgehalt von zur Verwendung durch mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit Ausnahme von Binnenschiffen bestimmten Gasölen bei 10 mg/kg."

5. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass zur Verwendung für mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen bestimmte und in ihrem Hoheitsgebiet in Verkehr gebrachte Gasöle nach dem 1. Januar 2008 weniger als 1000 mg/kg Schwefel enthalten. Spätestens ab 31. Dezember 2009 liegt der höchstzulässige Schwefelgehalt von zur Verwendung durch mobile Maschinen und Geräte sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit Ausnahme von Binnenschiffen bestimmten Gasölen bei 10 mg/kg."

Die Mitgliedstaaten sorgen außerdem dafür, dass spätestens bis zum 31. Dezember 2009 Gasöle, die zur Verwendung in anderen beweglichen Maschinen und Geräten als Kraftfahrzeugen und Binnenschiffen bestimmt sind, der Qualität von Dieselkraftstoff für Straßenfahrzeuge, wie in Anhang IV spezifiziert, angepasst sind.

Begründung

Die Kommission schlägt vor, den Schwefelgehalt im Hinblick auf nicht für den Straßenverkehr bestimmte Maschinen sowie landwirtschaftliche Zugmaschinen oder forstwirtschaftliche Maschinen zu senken. Im Hinblick auf sonstige Schadstoffe, etwa PAC, wird nichts vorgeschlagen. Es ist wichtig, dass die Kraftstoffe für diese Fahrzeuge allen Anforderungen genügen, die auch für Straßenfahrzeuge gelten, wie es in Anhang IV festgesetzt wurde.

Änderungsantrag 12
ARTIKEL 1 NUMMER 3 (D)
Artikel 4 Absatz 6 (Richtlinie 98/70/EG)

6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der höchstzulässige Schwefelgehalt von zur Verwendung durch Binnenschiffe bestimmten Gasölen spätestens ab 31. Dezember 2009 bei **300** mg/kg liegt.

6. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der höchstzulässige Schwefelgehalt von zur Verwendung durch Binnenschiffe bestimmten Gasölen spätestens ab 31. Dezember 2009 bei **10** mg/kg liegt.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass dieser Wert bis spätestens ab 31. Dezember 2011 auf 10 mg/kg gesenkt wird."

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass spätestens bis zum 31. Dezember 2009 Gasöle, die zur Verwendung in anderen beweglichen Maschinen und Geräten als Kraftfahrzeugen und Binnenschiffen bestimmt sind, der Qualität von Dieselmotorkraftstoff für Straßenfahrzeuge, wie in Anhang IV spezifiziert, angepasst sind.

Begründung

Moderne, saubere Schiffsmotoren mit fortschrittlicher Filtertechnik zur Bekämpfung der Luftverschmutzung sind nur für Kraftstoffe mit sehr niedrigem Schwefelgehalt geeignet. Die Kommission schlägt vor, den Schwefelgehalt in Kraftstoffen für Binnenschiffe in zwei Schritten zu verringern. Es wäre jedoch besser, die Einführung von Kraftstoffen mit niedrigem Schwefelgehalt zu beschleunigen und beide Schritte zugleich zu unternehmen. Die zusätzlichen CO₂-Emissionen, die dadurch in der Raffinerie entstehen, werden bei weitem durch die effizienteren Motoren kompensiert, die weniger CO₂ emittieren. Außerdem ist es wichtig, dass die Kraftstoffe für Binnenschiffe allen Anforderungen genügen, die auch für Straßenfahrzeuge, wie in Anlage IV festgelegt, gelten.

Änderungsantrag 13

ARTIKEL 1 NUMMER 5

Artikel 7 a Absatz 1 (Richtlinie 98/70/EG)

1. Ab 1. Januar 2009 verpflichten die Mitgliedstaaten die Anbieter von in Verkehr gebrachten Kraftstoffen, die im Straßenverkehr und von mobilen Maschinen und Geräten gebraucht werden, die Lebenszyklustreibhausgasemissionen dieser Kraftstoffe zu überwachen und mitzuteilen.

1. Ab 1. Januar 2009 verpflichten die Mitgliedstaaten die Anbieter von in Verkehr gebrachten Kraftstoffen, die im Straßenverkehr und von mobilen Maschinen und Geräten gebraucht werden, die Lebenszyklustreibhausgasemissionen dieser Kraftstoffe **pro Energieeinheit** zu überwachen und mitzuteilen.

Begründung

Siehe Begründung zu Änderungsantrag 15.

Änderungsantrag 14

ARTIKEL 1 NUMMER 5

Artikel 7 a Absatz 2 (Richtlinie 98/70/EG)

2. Ab 1. Januar 2011 verpflichten die Mitgliedstaaten die Anbieter von in Verkehr gebrachten Kraftstoffen, die im Straßenverkehr und von mobilen Maschinen und Geräten gebraucht werden, die Treibhausgasemissionen dieser Kraftstoffe zu senken. Die Emissionen sollten **pro Kalenderjahr** bis einschließlich 2020 um zusätzlich 1% der Emissionen von 2010 gesenkt werden. Der 2020 mitgeteilte Wert der Lebenszyklustreibhausgasemissionen darf pro Energieeinheit nicht mehr als 90% des 2010 mitgeteilten Wertes betragen.

2. Ab 1. Januar 2011 verpflichten die Mitgliedstaaten die Anbieter von in Verkehr gebrachten Kraftstoffen, die im Straßenverkehr und von mobilen Maschinen und Geräten gebraucht werden, die Treibhausgasemissionen dieser Kraftstoffe zu senken. Die Emissionen werden **alle zwei Kalenderjahre** bis einschließlich 2020 um zusätzlich 2% der Emissionen von 2010 gesenkt. Der 2020 mitgeteilte Wert der Lebenszyklustreibhausgasemissionen darf pro Energieeinheit nicht mehr als 90% des 2010 mitgeteilten Wertes betragen.

Begründung

Siehe Begründung zu Änderungsantrag 15.

Änderungsantrag 15 ARTIKEL 1 NUMMER 5 Artikel 7 a Absatz 3 (Richtlinie 98/70/EG)

3. Die erforderlichen Maßnahmen für die Durchführung der Überwachung, Mitteilung und Überprüfung der Lebenszyklustreibhausgasemissionen, die auf genauen Begriffsbestimmungen der Faktoren für die Berechnung dieser Emissionen beruhen, um den Auflagen der vorstehenden Absätze 1 und 2 dieses Artikels zu entsprechen, und mit denen nicht wesentliche Teile dieser Richtlinie geändert und ergänzt werden sollen, werden nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 angenommen.

3. Die erforderlichen Maßnahmen für die Durchführung der Überwachung, Mitteilung und Überprüfung der Lebenszyklustreibhausgasemissionen **pro Energieeinheit**, die auf genauen Begriffsbestimmungen der Faktoren für die Berechnung dieser Emissionen beruhen, um den Auflagen der vorstehenden Absätze 1 und 2 dieses Artikels zu entsprechen, und mit denen nicht wesentliche Teile dieser Richtlinie geändert und ergänzt werden sollen, werden nach dem Verfahren des Artikels 11 Absatz 2 **auf der Grundlage der in Anhang VIa genannten Leitlinien** angenommen.

Begründung

Die Kommission schlägt vor, die Festlegung des Verfahrens zur Messung von Treibhausgasen von der Primärenergiequelle bis zur Nutzung (well-to-wheel) im Ausschussverfahren zu belassen. Es stellen sich jedoch einige sehr politische Fragen im Zusammenhang mit der Frage, welches Verfahren anzuwenden sei. Das Parlament sollte daher eine Reihe von

Leitlinien ausarbeiten, auf denen das Ausschussverfahren basieren sollte. Im Hinblick auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen wäre es besser, fünf Schritte mit jeweils einer Reduzierung um 2 %, als zehn jährliche Reduzierungen von jeweils 1 %, zu machen, da es einfacher ist, alle zwei Jahre eine 2 %ige Reduzierung durchzuführen.

Änderungsantrag 16
ARTIKEL 1 NUMMER 5
Artikel 7b a (neu) (Richtlinie 98/70/EG)

Artikel 7b

*Nachhaltigkeitskriterien für
Biokraftstoffe*

- 1. Nur die Biokraftstoffe, die den Kriterien einer nachhaltigen Erzeugung und einer guten Treibhausgasbilanz auf Lebenszyklusbasis genügen, wie sie in Anhang VIa festgelegt sind, werden als ein Beitrag zur Erreichung der Zielsetzung von Artikel 7a betrachtet.*
 - 2. Die Mitgliedstaaten akzeptieren bilaterale und multilaterale Vereinbarungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern als Nachweis darüber, dass den in Anhang VIb spezifizierten Bedingungen entsprochen wurde.*
 - 3. Die Mitgliedstaaten akzeptieren den Nachweis, dass freiwillige internationale Regelungen mit Normen für die nachhaltige Erzeugung land- und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse beachtet wurden, als Beweis dafür, dass den in Anhang VIb genannten Bedingungen entsprochen wurde, sofern diese Regelungen als den Normen für Zuverlässigkeit, Transparenz und Kontrolle angemessen durch eine unabhängige dritte Seite anerkannt worden sind. Eine Liste der Regelungen, die diesen Kriterien genügen, wird veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.*
- Die in Anhang VIb genannten Nachhaltigkeitskriterien werden nach dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten*

**Regelungsverfahren mit Kontrolle
festgelegt.**

Begründung

Die Produktion von Biomasse kann zu ernststen Problemen im Hinblick auf die Lebensvielfalt und soziale Fragen führen. In der revidierten Richtlinie betreffend die Kraftstoffqualität wird die Erzeugung von Biomasse mit einem relativ geringen Gehalt an Treibhausgasen gefördert, doch sind außerdem Biodiversitätskriterien und soziale Kriterien notwendig. Es ist wichtig, dass das Parlament Leitlinien für diese Kriterien formuliert und sie nicht ganz dem Ausschussverfahren zur Entscheidung überlässt.

Änderungsantrag 17
ARTIKEL 1 NUMMER 6
Artikel 8 a (Richtlinie 98/70/EG)

Die Kommission wird **weiter** an der Entwicklung eines geeigneten Testverfahrens für die Verwendung metallischer Zusätze in Kraftstoffen arbeiten."

Die Verwendung des metallischen Zusatzes MMT in Kraftstoffen ist ab 1. Januar 2010 verboten. Die Kommission wird an der Entwicklung eines geeigneten Testverfahrens für die Verwendung **anderer** metallischer Zusätze **als MMT** in Kraftstoffen arbeiten.

Begründung

In einigen Mitgliedstaaten wird MMT Benzin zugefügt, um die schlechte Qualität von aus Russland importiertem Benzin zu verbessern. Die Verwendung dieses und anderer metallischer Zusätze ist sehr umweltschädlich. MMT kann ohne weiteres durch weniger schädliche Stoffe ersetzt werden. Die Verwendung dieses Zusatzes sollte daher ab 2010 verboten sein. Was die sonstigen metallischen Zusätze betrifft, wird die Kommission ein geeignetes Testverfahren ausarbeiten.

Änderungsantrag 18
ARTIKEL 1 NUMMER 7
Artikel 9 Buchstabe c a (neu) (Richtlinie 98/70/EG)

c)a die Definition arktischer Verhältnisse oder strenger Winter, um die Definition so einzugrenzen, dass sie nur Gebiete umfasst, in denen die Verhältnisse höhere Dampfdruckgrenzwerte rechtfertigen.

Begründung

Mitgliedstaaten, in denen arktische Verhältnisse oder strenge Winter herrschen, können höhere Dampfdruckgrenzwerte beanspruchen. Die von der Kommission vorgeschlagene

Definition für das was unter arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern zu verstehen ist, ist sehr weit gefasst. Daher muss geprüft werden, ob die Definition nicht auf die Gebiete eingeengt werden kann, die wirklich Anspruch auf die höheren Dampfdruckgrenzwerte haben sollten.

Änderungsantrag 19
ARTIKEL 1 NUMMER 7
Artikel 9 Buchstabe f (Richtlinie 98/70/EG)

(f) die Verwendung metallischer Zusätze in Kraftstoffen.

(f) die Verwendung metallischer Zusätze **mit Ausnahme von MMT** in Kraftstoffen

Begründung

Siehe Begründung zu Änderungsantrag 20.

Änderungsantrag 20
ARTIKEL 1 NUMMER 7
Artikel 9 Buchstabe f a (neu) (Richtlinie 98/70/EG)

(fa) die Gesamtmenge der in Ottokraftstoffen und Diesellochstoffen verwendeten Komponenten, unter Berücksichtigung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften einschließlich der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie und ihrer Tochterrichtlinien.

Begründung

Es gibt Hinweise darauf, dass Wasserkörper mitunter durch Komponenten verschmutzt werden, die in Diesellochstoffen oder Ottokraftstoffen verwendet werden, z.B. MTBE oder ETBE oder andere Komponenten, wie etwa Benzen. Dies gilt es vor dem Hintergrund der Wasserrahmenrichtlinie und anderer gemeinschaftlicher Umweltvorschriften zu prüfen.

Änderungsantrag 21
ARTIKEL 1 NUMMER 12, PARAGRAPH - 1 (neu)
Anhang III Tabelle (Richtlinie 98/70/EG)

Unter der Angabe „Dampfdruck, Sommerhalbjahr“ wird der Eintrag in der Rubrik „Höchstwert“ durch die Angabe „56,0 (°)“ ersetzt.

Begründung

Der Anhang III gilt für die Kategorie Ottokraftstoff mit einem Anteil von Biokraftstoffen zwischen 0 und 5 Prozent. Da die Kategorie Ottokraftstoff mit einem Anteil von 5 bis 10 Prozent Biokraftstoffen „Ottokraftstoff mit geringem Biokraftstoffgehalt“ genannt wird, ist es angebracht, die Kategorie von 0 bis 5 Prozent weiterhin „Ottokraftstoff“ zu nennen, wie es in der jetzigen ungeänderten Richtlinie 98/70/EG der Fall ist.

Änderungsantrag 22
ARTIKEL 1 NUMMER 12
Anhang III Fußnote 5 (Richtlinie 98/70/EG)

Die Fußnote 5 erhält folgenden Zusatz:
"Bei Ottokraftstoff, der Ethanol enthält, darf der zulässige Dampfdruck im Sommerhalbjahr den Wert von 60kPa um den in der Tabelle in Anhang VI genannten Wert übersteigen."

Fußnote 5 erhält folgende Fassung: **“In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern darf der Dampfdruck 66,0 kPa nicht überschreiten.** Bei Ottokraftstoff, der **Biokraftstoffe** enthält, darf der zulässige Dampfdruck im Sommerhalbjahr den Wert von **56 kPa** um **4 kPa (siehe Anhang VI)** übersteigen, **wenn der Biokraftstoffgehalt wenigstens 3 % beträgt.**“

Begründung

Der Anhang III gilt für die Kategorie Ottokraftstoff mit einem Anteil von Biokraftstoffen zwischen 0 und 5 Prozent. Da die Kategorie Ottokraftstoff mit einem Anteil von 5 bis 10 Prozent Biokraftstoffen „Ottokraftstoff mit geringem Biokraftstoffgehalt“ genannt wird, ist es angebracht, die Kategorie von 0 bis 5 Prozent weiterhin „Ottokraftstoff“ zu nennen, wie es in der jetzigen ungeänderten Richtlinie 98/70/EG der Fall ist.

Änderungsantrag 23
ARTIKEL 1 NUMMER 13 (a)
Anhang IV Tabelle (Richtlinie 98/70/EG)

in der Reihe für "Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe" wird der Wert in der Spalte "Höchstwert" ersetzt durch **"8"**.

in der Reihe für "Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe" wird der Wert in der Spalte "Höchstwert" ersetzt durch **"6"**.

Begründung

Es ist wünschenswert, die Emissionen schädlicher polyzyklischer aromatischer Kohlenwasserstoffe (PAC) so weit wie möglich zu begrenzen. Die Kommission will die

maximal zulässige Menge PAC von 11 auf 8 Prozent zurückdrängen. Im Durchschnitt enthalten Kraftstoffe in der EU jedoch etwa 3 % PAC, und nur wenige über 6 %. Der vorgeschriebene Grenzwert kann daher weiter auf maximal 6 % gesenkt werden.

Änderungsantrag 24
ARTIKEL 1 NUMMER 15 A (neu)
Anhänge VI a und VI b (neu) (Richtlinie 98/70/EG)

15a. Die Anhänge VIa und VIb werden, wie im Anhang zu dieser Richtlinie angegeben, hinzugefügt.

Begründung

Es ist notwendig, die genaue Art und Weise, in der die Treibhausgasbilanz im Hinblick auf Kraftstoffe überwacht wird und die Emissionen reduziert werden, besser zu definieren. Zu diesem Zweck werden zwei neue Anhänge hinzugefügt.

Änderungsantrag 25
ANNEX
Anhang V Untertitel (Richtlinie 98/70/EG)

*Typ: **Kraftstoff** mit **hohem** Biokraftstoffgehalt*

*Typ: **Ottokraftstoff** mit **niedrigem** Biokraftstoffgehalt*

Begründung

Anhang V enthält Bestimmungen, die für Ottokraftstoff mit 0 bis 10 % Anteil Biokraftstoff gelten. Es ist irreführend, Ottokraftstoff mit einem derartigen Anteil an Biokraftstoffen „Kraftstoff mit einem hohen Biokraftstoffgehalt“ zu nennen. Dieser Begriff sollte Ottokraftstoff mit einem wesentlich höheren Anteil Biokraftstoff vorbehalten sein. Außerdem ist es besser, eine Kategorie mit 0-5 % Anteil sowie eine andere mit 5-10 % Biokraftstoffanteil zu haben.

Änderungsantrag 26
ANHANG
Anhang V Tabelle Zeile 3 Spalte 4 (Richtlinie 98/70/EG)

Dampfdruck, Sommerhalbjahr
60,0 (†)

Dampfdruck, Sommerhalbjahr
56,0 (†)

Begründung

Siehe Begründung zu Änderungsantrag 25.

Änderungsantrag 27

ANHANG

Anhang V Tabelle Reihe 7 Spiegelstrich 2 (Richtlinie 98/70/EG)

- **Ethanol** (gegebenenfalls sind Stabilisatoren erforderlich) %v/v **10**

- **Biokraftstoff** (gegebenenfalls sind Stabilisatoren erforderlich) %v/v **5-10**

Begründung

Siehe Begründung zu Änderungsantrag 25.

Änderungsantrag 28

ANHANG

Anhang V Fußnote 4 (Richtlinie 98/70/EG)

(4) In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern darf der Dampfdruck **70,0** kPa nicht überschreiten. Bei Ottokraftstoff, der Ethanol enthält, darf der zulässige Dampfdruck im Sommerhalbjahr den in der Tabelle in Anhang VI genannten Wert um 60 kPa übersteigen.

(4) In Mitgliedstaaten mit arktischen Witterungsbedingungen oder strengen Wintern darf der Dampfdruck **66,0** kPa nicht überschreiten. Bei Ottokraftstoff, der Ethanol enthält, darf der zulässige Dampfdruck im Sommerhalbjahr den in der Tabelle in Anhang VI genannten Wert um 60 kPa übersteigen.

Begründung

Siehe Begründung zu Änderungsantrag 25.

Änderungsantrag 29

ANNEX

Anhang VI (Richtlinie 98/70/EG)

FÜR OTTOKRAFTSTOFFGEMISCHE MIT
ETHANOL ZULÄSSIGE
DAMPFHÖCHSTDRUCKABWEICHUNG

FÜR OTTOKRAFTSTOFFGEMISCHE MIT
BIOKRAFTSTOFFEN ZULÄSSIGE
DAMPFHÖCHSTDRUCKABWEICHUNG

Ethanolgehalt
(Vol%)

zulässige
Dampf**höchst-**
druckabwei-
chung (kPa)

0

0

1	3.65
2	5.95
3	7.20
4	7.80
5	8.0
6	8.0
7	7.94
8	7.88
9	7.82
10	7.76

Die zulässige Dampfdruckabweichung für einen Ethanolgehalt zwischen den aufgeführten Werten wird durch geradlinige Extrapolation zwischen dem unmittelbar über und dem unmittelbar unter dem Ethanolgehalt liegenden Wert ermittelt.

Eine Abweichung von 4kPa ist nur erlaubt, wenn zwischen 3 % und 10 % Biokraftstoffe beigemischt sind.

Begründung

Die vorgeschlagene Abweichung würde zu einer Erhöhung des Dampfdrucks auf 68kPa führen und aufgrund der verstärkten VOC-Emissionen eine Verschlechterung der Luftqualität verursachen. Die Beimengung von Ethanol oder sonstigen Biokraftstoffen kann jedoch ein wichtiges Instrument für die Lieferanten sein, die Treibhausgasbilanz ihrer Kraftstoffe zu verbessern. Daher muss die Dampfdruckgrenze auf ein Niveau von 56kPa gesenkt werden, um die Luftqualität nicht zu verschlechtern. Daneben kann eine Abweichung von höchstens 4kPa erlaubt werden. Auch mit dieser Abweichung wird der maximale Dampfdruck 60kPa nicht übersteigen und die Luftverschmutzung nicht zunehmen.

Änderungsantrag 30

ANHANG

Anhang VI a (neu) (Richtlinie 98/70/EG)

ANHANG VI A

VERFAHREN ZUR MESSUNG DER TREIBHAUSGASEMISSIONEN WÄHREND DES GESAMTEN LEBENSZYKLUS SÄMTLICHER KRAFTSTOFFE

1. Bei der Berichterstattung über die Treibhausgasemissionen aus sämtlichen Kraftstoffen während des gesamten Lebenszyklus sind folgende Elemente zu berücksichtigen:

(a) Gewinnung/Herstellung von Rohstoffen einschließlich:

- *Art und Weise der Gewinnung, gemessen oder geschätzt je Ort der Gewinnung;*
 - *Veranschlagung der Energiemenge, die während der Gewinnung eingesetzt wurde, einschließlich Abfackelung, Verlust durch Lecks und sonstiger Formen prozessbezogener Energieverbrauchs;*
 - *Auswirkungen der geänderten Bodennutzung, einschließlich der Verlagerung landwirtschaftlicher Aktivitäten;*
 - *Menge der bei der Herstellung und der Anwendung agrochemischer Stoffe pro Energieeinheit verbrauchten Energie;*
 - *Auswirkungen der Nebenprodukte;*
 - *Kraftstoffverbrauch für die Produktionsgeräte je Einheit;*
- b) Transport und Verteilung einschließlich:*
- *Transport vom Ort der Gewinnung zum Ort der ersten Raffinage/des ersten Transfers auf der Grundlage der durchschnittlichen CO₂-Äquivalente pro Energieeinheit;*
 - *Zahl der Beförderungskilometer vom Ort der Gewinnung zum Ort der Raffinage/des Transfers;*
 - *die Zahl der Beförderungskilometer vom Ort der Raffinage/des Transfers zum Ort des Verkaufs auf der Grundlage der durchschnittlichen CO₂-Äquivalente pro Energieeinheit;*
- c) Veredelung/Raffinage einschließlich:*
- *Menge der beim Veredelungs-/Raffinageprozess verbrauchten Energie pro Energieeinheit;*
 - *Menge der emittierten CO₂-Äquivalente pro Energieeinheit;*
- d) Endprodukt:*

- Kohlenstoffgehalt pro Energieeinheit.

2. Bis zum 1. Januar 2011 werden Mindestnormen für Kraftstoffe auf der Grundlage der Treibhausgasemissionen während des gesamten Lebenszyklus ausgearbeitet, gemessen gemäß Ziffer 1 dieses Anhangs. Die Normen resultieren aus den Messergebnissen der Kraftstofflieferanten mit den besten Gesamtleistungen oder dem Durchschnitt der Ergebnisse der drei besten Lieferanten. Gegebenenfalls kann zwischen leichtem und schwerem herkömmlichen Rohöl unterschieden werden.

3. Ab 1. Januar 2011 kann die Reduzierung der CO₂-Äquivalente, wie in Artikel 7a Absatz 2 beschrieben, auf der Grundlage der Normwerte je Gewinnungsort oder einem festen Gehalt von CO₂-Äquivalenten auf der Basis „von der Primärquelle bis zur Nutzung“ erfolgen. Die Kraftstofflieferanten können positiv von diesem Wert abweichen, wenn sie nachweisen können, dass ihr Erzeugnis, verglichen mit dem Standardwert, weniger Treibhausgase verursacht.

Begründung

Dieser Anhang vermittelt methodische Leitlinien für die Messung von CO₂ aus allen Kraftstoffen (einschließlich fossiles Kraftstoffe, Biokraftstoffe, Wasserstoff). Wenn die Lieferanten das in Artikel 7a gesetzte Reduktionsziel durch Einsatz neuer Kraftstoffe, z.B. Wasserstoff, erreichen können, würde dies zu stärkeren Investitionen in neue Fahrzeugtechnologien führen.

Die Vorgehensweise ist dreigliedrig: Zunächst wird der Überwachungsprozess im Hinblick auf die Treibhausgasemissionen in der gesamten Kette beschrieben. Im zweiten Schritt werden die Grundnormen für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen genannt. Zuletzt wird die Reduzierungsphase beschrieben und die Möglichkeit zur Nutzung von Standardwerten eingeführt.

Änderungsantrag 31

ANHANG

Anhang VI b (neu) (Richtlinie 98/70/EG)

ANHANG VI B

NACHHALTIGKEITSKRITERIEN FÜR DIE ERZEUGUNG VON BIOKRAFTSTOFFEN

Biodiversität

Die Biodiversitätskriterien basieren auf einem System, bei dem die Biomasse wenigstens teilweise bis zur Quelle rückverfolgbar ist, die zertifizierte Biomasse mit nichtzertifizierter Biomasse gemischt werden kann und alle Unternehmen in der Produktionskette nachhaltiger Biomasse zertifiziert sind. Dieses System wird sicherstellen, dass:

- die Erzeugung von Biomasse nicht in der Nähe wertvoller Naturgebiete oder von den Behörden geschützter Gebiete erfolgt, sofern es sich bei der Biomasse nicht um Abfälle oder Holzreste handelt;**
- keine Entwaldung bei der Biomasseproduktion stattfindet;**
- die internationalen Übereinkommen und Regelungen beachtet werden;**
- keine Wasserverknappung durch die Produktion von Biokraftstoffen entsteht.**

Soziale Kriterien

Die sozialen Kriterien für die Erzeugung von Biokraftstoffen umfassen folgende Elemente:

- eine Verpflichtung zur Berichterstattung über die sozialen Folgen der Biorohstoffproduktion, insbesondere auf die Lebensmittelpreise;**
- eine Einverständniserklärung durch eine Vertretung der örtlichen Gemeinschaften/Bevölkerung.**

Begründung

Die Produktion von Biomasse kann zu ernststen Problemen im Hinblick auf die Lebensvielfalt und zu sozialen Problemen führen. In der revidierten Richtlinie betreffend die Kraftstoffqualität wird die Erzeugung von Biomasse mit einem relativ geringen Gehalt an Treibhausgasen gefördert, doch sind außerdem Biodiversitätskriterien und soziale Kriterien

notwendig. Das vorgeschlagene Verifizierungssystem sieht eine wirksame Kontrolle der Herkunft der Biomasse vor, um sicherzustellen, dass die Biodiversität nicht verloren geht, ermöglicht aber auch eine großmaßstäbliche Anwendung. Die Sozialkriterien müssen auf guter Information und der Zustimmung der örtlichen Bevölkerung basieren.

BEGRÜNDUNG

Die Revision der Richtlinie über die Qualität der Kraftstoffe hat ein zweifaches Ziel, zunächst die Verbesserung der Luftqualität durch Verringerung der Emissionen von u.a. Schwefel und PAC. Ein zweites Ziel ist der Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels durch Verringerung der Treibhausgase, die durch den Kraftstoffverbrauch im Verkehr entstehen. Diese zweite Zielsetzung ist eine bemerkenswerte politische Entscheidung. Die Treibhausgasemissionen müssen zunächst im Hinblick auf den gesamten Lebenszyklus gemessen werden: Gewinnungs- und Produktionsphase, Verkehr und Verteilung und schließlich Nutzung. Der nächste Schritt ist die Verringerung der Emissionen. Zum ersten Mal wird ein konkretes Produkt (Kraftstoff) mit einer Reduktionszielsetzung auf der Grundlage einer Lebenszyklusanalyse verknüpft. Interessant ist, dass in den USA der Staat Kalifornien fast gleichzeitig eine ähnliche Initiative angekündigt hat, wodurch sich eine Perspektive auf eine produktive Zusammenarbeit mit den USA ergibt. Zur Vorbereitung der politischen Diskussion haben die Koordinatoren im Umweltausschuss des Europäischen Parlaments eine Studie angefordert. Diese Studie *Inclusion of sustainability criteria in the Fuel Quality Directive* wurde Anfang Juli veröffentlicht. Am 5. Juli wurde vom Umweltausschuss und der Fachabteilung ein Workshop organisiert, bei dem Experten Stellungnahmen abgaben und zu dem Interessenten eingeladen waren. Rund 50 Personen beteiligten sich an der Diskussion, darunter Vertreter der Kommission, des Wirtschafts- und Sozialausschusses, der Mitgliedstaaten, des Ratsvorsitzes, der Erdölindustrie, der Umweltbewegung und der Biokraftstoffproduzenten. Ihre Berichterstatterin hat in den vergangenen Monaten viele Gespräche geführt, und zwar sowohl mit Beteiligten als auch mit Sachverständigen. Sie hat im Mai an einem Symposium in Kalifornien zu diesem Thema teilgenommen. Einige Entscheidungen, sowohl im Hinblick auf die Luftqualität als auch auf die Klimaziele, müssen näher erläutert werden.

1. Luftqualität

Die Richtlinie über die Kraftstoffqualität schlägt neue Normen für Schwefeldioxid und polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe vor. Im Hinblick auf den Schwefelgehalt im Kraftstoff für Binnenschiffe schlägt die Kommission eine Verringerung in zwei Schritten vor: am 31. Dezember 2009 auf 300mg/kg und am 31. Dezember 2011 auf 10mg/kg. Die Kommission begründet diesen Zweischritte-Ansatz mit einem Hinweis auf den zusätzlichen Energieverbrauch, der zur Verringerung des Schwefelgehalts in Kraftstoffen erforderlich ist. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, dass Kraftstoff mit einem geringen Schwefelgehalt effizientere Schiffsmotoren ermöglicht. Der zusätzliche Energieverbrauch in der Raffinerie wird durch einen geringeren Kraftstoffverbrauch in den Schiffen bei weitem kompensiert. Die effizienteren Schiffsmotoren stehen bereits zur Verfügung.

Die Kommission schlägt vor, die Obergrenze für den Gehalt an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen in Kraftstoffen von 11% auf 8% zu senken. Das Durchschnittsniveau in der EU liegt jedoch zwischen 3% und 4%, wobei die Werte nur in wenigen Fällen über 6% hinausgehen. Eine weitere Senkung der Obergrenze von 8% auf 6% könnte daher ohne bedeutende zusätzliche Kosten realisiert werden.

Dampfdruck und Ethanol

Ein weiterer Punkt ist der Dampfdruck. Je höher der Dampfdruck, umso höher sind die Emissionen an flüchtigen organischen Stoffen (VOC). VOC spielen bei der Bildung von Ozon eine wichtige Rolle. Zumal bei Wärme kann Ozonbildung ein großes Gesundheitsproblem darstellen. In seiner Entschließung zur thematischen Strategie für die Luftqualität hat das Parlament, gerade wegen der gesundheitlichen Schäden durch VOC-Emissionen, größere Anstrengungen gefordert. Die Kommission schlägt keine weitere Senkung vor und möchte die Obergrenze für den Dampfdruck bei 60kPa halten, mit der Möglichkeit, unter arktischen Verhältnissen den Dampfdruck auf 70kPa zu erhöhen, damit Autos auch in arktischen Gebieten starten können. Außerdem schlägt die Kommission sogar eine Erhöhung vor, wenn Ethanol beigemischt wird. Bei der Beimischung von Ethanol gibt es den zusätzlichen Effekt, dass der Dampfdruck steigt, wodurch mehr VOC in die Atmosphäre entweichen. Die Erhöhung des Dampfdrucks ist nicht proportional zur Menge Ethanol, die beigemischt wird. Er erreicht ein Maximum bei Beimischung von 5% und nimmt danach wieder allmählich ab.

Um zu einem ausgewogenen Vorschlag zu gelangen, hat Ihre Berichterstatterin sich an der Lage in den Vereinigten Staaten orientiert. In den meisten Staaten der USA ist die Obergrenze für den Dampfdruck beträchtlich niedriger, und zwar 48kPa. Im Hinblick auf die Bemischung von Ethanol ist keine Erhöhung vorgesehen, wengleich Staaten, in denen die Luftqualität dies zulässt, die Möglichkeit haben, dies zu tun. Es gibt keine technischen Hemmnisse, um auch in der EU einen niedrigeren Dampfdruck vorzuschreiben. Ein Dampfdruck von 56kPa ist möglich. Ferner ist es die Frage, inwieweit eine Ausnahme für Ethanol erforderlich ist. Angesichts des raschen Anstiegs des Dampfdrucks durch Beimischung eines kleinen Teils Ethanol wäre es ein verkehrter Anreiz, wenn eine Erhöhung des Dampfdrucks durch Beimischung von lediglich einem kleinen Prozentsatz erlaubt wird. Ein kleiner Beitrag zur Verringerung der Treibhausgasemissionen führt dann zu einer unverhältnismäßigen Verschlechterung der Luftqualität. Ihre Berichterstatterin schlägt daher eine begrenzte Ausnahme von 4kPa vor, wenn mindestens 3% Biokraftstoffe beigemischt werden.

Vorschläge

Zusammenfassend schlägt Ihre Berichterstatterin vor,

- die Reduzierung von Schwefel in Kraftstoffen für Binnenschiffe zu beschleunigen,
- die erlaubte Obergrenze für PACs zu senken,
- den schädlichen Zusatz MMT zu verbieten,
- den Dampfdruck zu senken und nur eine Ausnahme zu erlauben, wenn zwischen 3% und 10% Biokraftstoffe beigemischt werden.

2. Treibhausgasemissionen

Der Straßenverkehr verursacht in der EU rund 20% der Treibhausgasemissionen. Um eine CO₂-Reduktion von 30% im Jahre 2020 zu erreichen, müssen die Autos beträchtlich

effizienter werden, doch müssen auch die mit dem Kraftstoff verbundenen CO₂-Emissionen verringert werden. Die Kommission schlägt vor, die Treibhausgasemissionen erst zu messen und sie dann im Zeitraum 2011-2020 jährlich um 1% zu senken. Grob gerechnet stammen 85% der Treibhausgasemissionen aus Kraftstoffen durch Verbrennung im Kraftfahrzeug und 15% aus dem gesamten Produktions- und Raffinageprozess einschließlich Verkehr und Verteilung der Kraftstoffe. Der Vorschlag der Kommission, die Emissionen zu senken, muss in jeder Beziehung unterstützt werden. Um die Reduktion zu verwirklichen, sollten Kraftstofflieferanten die Wahl haben, den Prozess der Gewinnung und Raffinage effizienter zu gestalten, so dass weniger Energie eingesetzt wird, um Erdöl zu gewinnen und zu Benzin oder Diesel zu verarbeiten. Aus vergleichenden Untersuchungen u.a. durch Kristinia Holmgren vom *IVL Swedish Environmental Research Institute* ergibt sich, dass die Raffinerien in der EU sehr unterschiedlich sind und dass von vielen Möglichkeiten der Energieeinsparung noch kein Gebrauch gemacht wird. Eine andere Option ist die Produktion und die Vermarktung anderer Kraftstoffe, etwa von Erdgas, Wasserstoff oder LPG. Natürlich muss die Produktion dieser alternativen Kraftstoffe derselben *Well to Wheel*-Analyse unterworfen sein. Eine dritte Möglichkeit ist die Beimischung von Biokraftstoffen. Auch hier gilt dass der *Well to Wheel*-Ansatz, also der Ansatz „von der Förderquelle zur Nutzung“, beachtet werden muss, wodurch eine Bevorzugung für Biokraftstoffe entstehen wird, die eine bessere Treibhausgasbilanz haben als fossile Brennstoffe. Nach diesem Vorschlag haben die Kraftstofflieferanten hinreichende Optionen, nach eigener Erkenntnis ihre Wahl zu treffen und die Kraftstoffe zu liefern, die die bessere Kohlenstoffbilanz aufweisen. Der Vorschlag sollte in jeder Beziehung unterstützt werden. Gleichwohl sind einige Anmerkungen zum Kommissionsvorschlag zu machen:

1. Feststellung des Verfahrens

Die Kommission schlägt vor, den *Well to Wheel*-Ansatz im Komitologieverfahren festzulegen. Da hier einige wichtige politische Entscheidungen getroffen werden, muss das Parlament bei einer Reihe von Leitlinien mitentscheiden. Das kann dadurch geschehen, dass in einem neuen Anhang Leitlinien formuliert werden, die nach dem Ausschussverfahren weiter ausgearbeitet werden können. In diesen Leitlinien können u.a auch Feststellungen im Hinblick auf das Basisjahr und die Norm getroffen werden.

2. Das Basisjahr und die Norm

Die Erdölgesellschaften unterscheiden sich im Hinblick auf den Umfang ihrer Investitionen in Effizienzverbesserungen. Im Vorschlag der Kommission muss jeder Lieferant Daten über die Treibhausgasemissionen vorlegen, die dann die Norm vorgeben. Das würde bedeuten, dass für jedes Unternehmen eine unterschiedliche Norm gehandhabt wird, was gegen die Logik des Binnenmarktes ist. Es ist auch nicht mit dem Gerechtigkeitsgefühl vereinbar, weil die Unternehmen, die in Verbesserungen investiert haben, dann Nachteile hätten und strengeren Normen genügen müssten als ihre Konkurrenten, die weniger in Effizienz investiert haben. Um gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen zu garantieren, ist eine gemeinsame Norm nötig. Idealerweise wäre als Basisjahr ein früheres Jahr zu nehmen, um so sicherzustellen, dass das Verhalten nicht durch strategische Motive beeinflusst wird. In diesem Fall müssen bestehende Untersuchungen hinzugezogen werden. Da viele Angaben fehlen und nicht jeder Kraftstofflieferant und Hersteller von Biokraftstoffen mit den Ergebnissen einverstanden ist,

sollte das Basisjahr am besten ein künftiges Jahr sein, das so rasch wie möglich auf die Verabschiedung dieser Richtlinie folgt. Auf diese Weise könnte und müsste jeder Lieferant Daten liefern.

3. *Die Bestrebungen*

Das vorgeschriebene Ziel ist 1% jährlich. Um dies zu realisieren, sind nach Expertenmeinung energische Anstrengungen erforderlich, was jedoch sehr vom Ausgangspunkt bzw. der Basisnorm abhängt. Es bleibt natürlich die Frage, wie diese Norm aus den Angaben, die die Kraftstoffproduzenten liefern, gewählt wird. Es wäre empfehlenswert, weder die niedrigste noch die durchschnittliche Norm zu nehmen. Um ein angemessenes Zielniveau sicherzustellen, liegt der sog. Toprunner-Ansatz auf der Hand, also vom besten Unternehmen (oder beispielsweise dem Durchschnitt aus den besten drei Unternehmen) als für den Rest maßgeblich auszugehen. Aber hier ist eine Anmerkung zu machen. Es könnte etwa angenommen werden, dass das beste Unternehmen mit leichtem Rohöl arbeitet, und leichtes Rohöl erfordert weniger Verarbeitung und Raffinage. Wenn das beste Unternehmen die Norm setzt, dann entsteht für alle europäischen Kraftstofflieferanten ein starker Anreiz oder gar eine Notwendigkeit, soviel wie möglich leichtes Rohöl zu verwenden. Das bedeutet eine Preissteigerung für leichtes Rohöl und hat den Effekt, dass das schwere Rohöl in Länder wie China und Indien geht. Dies ist nicht notwendigerweise für die weltweiten Treibhausgasemissionen besser, es sorgt lediglich für eine Verschiebung der Emissionen aus europäischen Unternehmen in andere. Um sicherzustellen, dass eine echte Reduzierung erreicht wird, kann es nötig sein, zwei Normen einzuführen: Eine für schweres Rohöl und eine für leichtes. Die Notwendigkeit dazu lässt sich jedoch erst auf der Grundlage der Angaben der tatsächlichen Emissionen seitens der Kraftstofflieferanten feststellen. Daneben ist die vorgeschlagene Reduzierung um 1% jährlich schwer zu bewerkstelligen. Eine Reduzierung um 2% alle zwei Jahre ist einfacher und führt zur selben Emissionsreduzierung im Jahr 2020.

4. *Die gesamte Kette*

Im Kommissionsvorschlag ist ausdrücklich die Rede von einem *Well to Wheel*-Ansatz. Dass bedeutet, dass die Emissionen in der gesamten Kette berücksichtigt werden müssen. Für fossile Brennstoffe gibt es die Kette aus Erdölgewinnung, Abfacklung, erster Verarbeitung, Transport, Raffinage und Verteilung sowie Emissionen bei Verbrennung im Motor. Für Biokraftstoffe gilt dasselbe. Dort wird der Akzent jedoch eher auf dem Einsatz von Hilfsstoffen (Kunstdünger) und Veränderungen in der Bodennutzung liegen. Im Anhang werden diese Kriterien so aufgeführt, dass sie auf Erdöl, Erdgas, Wasserstoff und Biokraftstoffe angewendet werden können. Eine Alternative wäre es, für jeden Kraftstoff ein unterschiedliches Verfahren zu beschreiben, doch sorgt dieser Ansatz dafür, dass das Verfahren technologieneutral ist und es keine verborgenen Anreize für einen der Kraftstoffe gibt. Der Kraftstofflieferant kann selbst die optimale Entscheidung treffen.

5. *Anwendungsbereich*

In den Kommissionsvorschlag ist Wasserstoff nicht aufgenommen worden. Es ist jedoch wichtig, den Kraftstofflieferanten eine optimale Entscheidung zu ermöglichen und nicht

vollständig auf die Verwendung von Biokraftstoffen zu setzen. Daher muss in Artikel 2, der den Anwendungsbereich beschreibt, eine Anpassung erfolgen.

Ein schwieriger Punkt ist der Strom. Natürlich wäre es gut, wenn Autos mit nachhaltig erzeugtem Strom fahren würden. Einige Autohersteller rechnen mit Zuwächsen bei Plug-in-Autos, die zu Hause aufgeladen werden können. Da wären die gegenwärtigen Kraftstofflieferanten nicht beteiligt. Die Hinzunahme von Strom in den Anwendungsbereich wäre im Prinzip gut, doch liefern Lieferanten von Kraftstoffen durchgehend keinen Strom. Ein Handelssystem könnte hier Abhilfe schaffen, wodurch die Richtlinie aber wieder sehr komplex würde.

6. Nachhaltigkeitskriterien

Wenngleich die Kraftstofflieferanten verschiedene Möglichkeiten habe, den Reduzierungsverpflichtungen zu genügen, ist nicht zu übersehen, dass mit dieser Zielsetzung ein kräftiger Anreiz gegeben wird, Biokraftstoffe zu verwenden. Dabei spricht für sich, dass Beimischung von Biokraftstoffen, die auf der Grundlage der *Well to Whell*-Analyse noch mehr oder weniger Treibhausgase emittieren, den Kohl nicht fett macht. Die Einbeziehung eines Kriteriums, das explizit eine Mindestanforderung im Hinblick auf die Treibhausgasbilanz stellt, ist somit nicht erforderlich: Kraftstofflieferanten haben keinen Grund, Biokraftstoffe beizumischen, die keine hohe CO₂-Effizienz besitzen.

Anders ist es im Hinblick auf andere Nachhaltigkeitskriterien. Zu Recht besteht Besorgnis über die Folgen eines großmaßstäblichen Einsatzes von Biokraftstoffen für die Biodiversität, die Umwelt, aber auch die sozialen Verhältnisse. Es ist nicht einfach, Kriterien zu formulieren, die im Einklang mit den Regeln der Welthandelsorganisation sind. Einige europäische Länder haben bereits den ersten Zug gemacht. Aus den (vorläufigen) Positionen des Vereinigten Königreichs, Deutschlands und den Niederlanden ist im Anhang [V b] eine Reihe von Kriterien aufgeführt, die den Befürchtungen im Hinblick auf Biokraftstoffe begegnen. Bei den sozialen Kriterien geht es in erster Linie um die Verpflichtung, die sozialen Folgen zu überwachen und sich der Zustimmung der örtlichen Bevölkerung zu versichern. Bei der Biodiversität geht es u.a. um die Wasserverwendung und die Nähe wertvoller Naturgebiete.

7. Zusammenwirken mit anderen Rechtsvorschriften: ETS und Biokraftstoffziel

Viel wird über das Zusammenwirken mit anderen Rechtsvorschriften und anderen Initiativen gesprochen. Der Europäische Rat hat sich unter zwei Bedingungen mit einer verbindlichen Zielsetzung von 10% Beimischung von Biokraftstoffen einverstanden erklärt. Es muss sich um nachhaltige Biokraftstoffe handeln, und die zweite Technologiegeneration muss hinreichend entwickelt sein. Es spricht für sich, dass die Nachhaltigkeitsziele im Anhang dieser Richtlinie nicht vor der allgemeinen Bedingung der Nachhaltigkeit abweichen dürfen, wie sie vom Rat formuliert wurde. Die Kommission ist gegenwärtig mit der Ausarbeitung von Kriterien befasst. Gegebenenfalls kann in einem späteren Stadium in Anhang VI b ein Hinweis auf eine festgelegte Kriterienliste genügen.

Ein zweiter Berührungspunkt ist der Emissionshandel. Die Raffinerien fallen unter die ETS-Regelung und müssen über ihre Emissionen Bericht erstatten sowie Rechte hinzukaufen, wenn sie mehr emittieren als sie an Zertifikaten haben. Einigen zufolge ist damit hinreichend gewährleistet, dass die Raffinerien verantwortungsvoll mit CO₂-Emissionen umgehen, weshalb sie von der Berichterstattungspflicht ausgenommen werden können. Dem steht die

Auffassung gegenüber, dass die ETS-Regelung nur ein Anreiz zur CO₂-Reduzierung ist, aber keine absolute Forderung. Die Erdölgesellschaften können ja beschließen, CO₂-Rechte auf dem Markt zu kaufen. Sowohl die ETS-Regelung als auch die vorliegende Richtlinie bieten Anreize, keine von beiden enthält aber die Forderung, Effizienzverbesserungen in den Raffinerien zu erreichen. Sie stärken einander und sind dabei auf jeden Fall kollisionsfrei.

8. Schlussfolgerungen

Die Änderungsvorschläge Ihrer Berichterstatterin bezwecken größtmögliche Flexibilität, gleiche Wettbewerbsvoraussetzungen und hohe, aber verantwortungsbewusste Zielsetzungen. Daneben ist es wichtig, dass die Richtlinie technologieneutral ist, d.h. dass keine zusätzlichen Anreize für bestimmte Kraftstoffe oder bestimmte Technologien gegeben werden. Zusammengefasst läuft dies auf folgende Änderungsvorschläge hinaus:

- Anhang VI a: Leitlinien für Messverfahren, einschließlich der Möglichkeit, mit Standardwerten (default values), einen Toprunner-Ansatz und nötigenfalls mit unterschiedlichen Normen für leichtes und schweres Rohöl zu operieren,
- Anhang IV b: Nachhaltigkeitskriterien: Biodiversität und Sozialverpflichtungen,
- Ausdehnung des Anwendungsbereichs der Richtlinie: die Nutzung von Wasserstoff wird ermöglicht, um CO₂-Emissionen zu reduzieren,
- erhöhte Flexibilität: Emissionsreduktion um 2% alle zwei Jahre bis einschließlich 2020 statt einer 1%-igen Reduzierung pro Jahr,
- Nachhaltigkeitsgarantien in einem neuen Artikel 7 c.