

## Erste Bewertung einer Folgenabschätzung der Europäischen Kommission

### Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Folgenabschätzung (SWD(2013)5, SWD(2013)6 (Zusammenfassung)) zu einem Vorschlag der Kommission für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (COM(2013)0012(COD))

#### • Hintergrund

In diesem Dokument soll eine erste Bewertung der Stärken und Schwächen der Folgenabschätzung der Kommission als Begleitunterlage zu ihrem Vorschlag für eine Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe vorgenommen werden.

Um die Ziele der Strategie 2020 und die Klimaziele für 2050, wie die Verringerung der Erdölabhängigkeit und die Verringerung der Treibhausgasemissionen um 60 % bis 2050, zu erreichen, muss dem signifikanten Einsatz alternativer Kraftstoffe besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der Kommission zufolge wurde die Entwicklung des Marktes für alternative Kraftstoffe bisher durch drei wesentliche, voneinander abhängige Faktoren behindert: mangelnde technologische Reife, fehlende Akzeptanz bei Verbrauchern und fehlende Infrastrukturen für Kraftstoffe. Der Schwerpunkt des vorliegenden Vorschlags liegt auf dem Aufbau geeigneter Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe. Dabei wird ermittelt, ob Unterstützungsmaßnahmen erforderlich sind, und die Vorteile unterschiedlicher Optionen werden bewertet (Folgenabschätzung, S. 6). Die folgenden alternativen Kraftstoffe können Erdöl ersetzen: Elektrizität, Wasserstoff, Erdgas (LNG und CNG<sup>1</sup>), Biokraftstoffe<sup>2</sup>, synthetische Brennstoffe und Flüssiggas (LPG) (Artikel 2 des Vorschlags); sie können sowohl im Straßen- als auch im Schiffsverkehr eingesetzt werden. Anhang 3 der Folgenabschätzung enthält eine Liste der europäischen Initiativen, die den Einsatz alternativer Kraftstoffe betreffen, und die Kommission erkennt an, dass der Aufbau der erforderlichen Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe in früheren Initiativen vernachlässigt wurde (Folgenabschätzung, S. 11).

#### • Sachverhalt

Die Kommission liefert in dem Vorschlag eine klare Beschreibung des zu behandelnden Grundproblems: Es bestehe in einem unzureichenden Infrastrukturnetz für Elektrizität, Wasserstoff und Erdgas (LNG und CNG) (Folgenabschätzung, S. 12). In der Folgenabschätzung

---

<sup>1</sup> Flüssigerdgas und komprimiertes Erdgas.

<sup>2</sup> Gemäß der Definition in Richtlinie 2009/28/EG des Parlaments und des Rates.

werden die derzeitige Situation der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und deren zu erwartende zukünftige Entwicklung dargestellt. Die Kommission weist darauf hin, dass die Entwicklung der Infrastrukturen in den verschiedenen Mitgliedstaaten sehr uneinheitlich ist, und zwar nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ (zum Beispiel hinsichtlich der gewählten technischen Lösungen) (Folgenabschätzung, S. 13). In den meisten Mitgliedstaaten gibt es nicht sehr viele Ladestationen für Elektrofahrzeuge (Folgenabschätzung, S. 13). Viele Mitgliedstaaten haben eigene Ziele zum Aufbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe. Dies gilt ebenso für die Anzahl von Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen und deren jeweiligen Ladestationen. Die Kommission hat detaillierte Angaben mit branchenspezifischen Zielen aufgeführt, beispielsweise zur Herstellung von Elektrofahrzeugen, von denen bis zum Jahr 2020 etwa vier Millionen in Verkehr gebracht werden sollen (Folgenabschätzung, S. 17); sie erkennt an, dass EU-Maßnahmen erforderlich sind, um die Marktentwicklung von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, in den einzelnen Mitgliedstaaten anzupassen. Die Kommission geht davon aus, dass die Infrastruktur für Elektro-, Wasserstoff- und Erdgasfahrzeuge (LNG für Lastkraftwagen und Schiffe und CNG für Straßenfahrzeuge), ausgehend von der erwarteten Marktentwicklung und gemessen an dem, was erforderlich wäre, um eine breit angelegte Markteinführung der entsprechenden Fahrzeuge zu ermöglichen, quantitativ und (insbesondere bei Elektrizität) qualitativ wahrscheinlich nicht ausreichen wird (Folgenabschätzung, S. 26).

Der Kommission zufolge liegen diesen Problemen die folgenden Ursachen zugrunde:

- I. Bestehende Lade-/Betankungsausrüstung kann nicht bei allen Fahrzeugen/Schiffen, die den jeweiligen alternativen Kraftstoff verwenden, angeschlossen werden und ist nicht interoperabel (Folgenabschätzung, S. 27) und
- II. die Investitionsunsicherheit behindert den Aufbau einer Lade-/Betankungsinfrastruktur für Elektrizität, Wasserstoff und Erdgas (LNG und CNG) (Folgenabschätzung, S. 28).

Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass der Mangel an gemeinsamen Standards bei Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe zu einer Fragmentierung des Binnenmarkts führt, die der Entwicklung eines europäischen Marktes entgegensteht. Selbst dort, wo internationale Standards vorhanden sind, ist ihre Umsetzung freiwillig, sodass die EU-weite Fragmentierung weiter begünstigt wird und potenzielle Infrastrukturinvestoren, Automobilhersteller und Verbraucher abgeschreckt werden (Folgenabschätzung, S. 27). In Bezug auf die Investitionsunsicherheit kommt die Kommission zu dem Ergebnis, dass der zugrunde liegende Koordinationsmangel zwischen Fahrzeugherstellern, Infrastrukturanbietern, nationalen Behörden und Endnutzern behoben werden muss, um ein Geschäftsszenario für Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe zu schaffen. Um einen Ausweg aus dieser Blockadesituation zu finden und das Vertrauen der Verbraucher in alternative Kraftstofftechnologien aufzubauen, seien spezifische Infrastrukturfördermaßnahmen erforderlich (Folgenabschätzung, S. 30).

Die Folgenabschätzung enthält eine gründliche Analyse aller Problemursachen, die sich auf gut belegbare Daten der Hersteller in dem Wirtschaftszweig und der Mitgliedstaaten sowie auf die Ergebnisse der Konsultation der Interessenträger stützt. Diese Analyse dient als Basis für die Formulierung der Ziele (sowohl spezifisch als auch operativ); außerdem wird sie anschließend bei den in Betracht gezogenen Optionen für politische Maßnahmen berücksichtigt.

## • Ziele des Legislativvorschlags

*Übergeordnetes* Ziel dieser Maßnahme ist es, ausgehend von der derzeitigen Wirtschaftslage den Aufbau eines ausreichenden Infrastrukturnetzes für alternative Kraftstoffe sicherzustellen und damit die im Weißbuch angekündigte Markteinführung von Kraftfahrzeugen und Schiffen, die alternative Kraftstoffe nutzen, zu ermöglichen (Folgenabschätzung, S. 32).

Dieses übergeordnete Ziel wird den Problemursachen entsprechend in zwei *spezifische* Ziele aufgeschlüsselt:

- I. Die Gewährleistung, dass Lade-/Betankungsausrüstungen angeschlossen werden können und interoperabel sind, und
- II. die Gewährleistung, dass die Investitionsunsicherheit so weit behoben wird, dass sich die derzeitige abwartende Haltung der Marktteilnehmer ändert (Folgenabschätzung, S. 32).

Die beiden spezifischen Ziele werden in detailliertere *operative* Ziele weiter unterteilt. Die Kommission listet quantitative Infrastrukturziele auf, die bis zum Jahr 2020 für einzelne Kraftstoffarten erreicht werden sollen.

## • Umfang der erwogenen Optionen

In der Folgenabschätzung werden vier Optionen ermittelt, um die Problemursachen anzugehen:

*Option 1* entspricht einer Entwicklung ohne zusätzliche politische Eingriffe zur Änderung der Trends (Folgenabschätzung, S. 36).

Gemäß *Option 2* soll die EU Empfehlungen abgeben, um die Anwendung der Normen sicherzustellen, die internationale und europäische Organisationen zu Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe entwickelt haben. Gleichzeitig veröffentlicht sie an die Mitgliedstaaten gerichtete Empfehlungen mit grundlegenden Kriterien und Richtwerten für die Schaffung von Infrastrukturen für Elektrizität, Wasserstoff und Erdgas (LNG und CNG) (Folgenabschätzung, S. 37-38).

Gemäß *Option 3* ist vorgesehen, dass die EU grundlegende oder spezifische Anforderungen für alternative Kraftstoffe in den Mitgliedstaaten festlegt. Gleichzeitig legt sie für die Mitgliedstaaten grundlegende Kriterien für eine Mindestinfrastrukturausstattung sowie verbindliche Ziele für die ausgereiftesten Kraftstofftechnologien (Elektrizität, LNG für den Schiffsverkehr) fest. Für die verbleibenden Kraftstoffe (Wasserstoff und Erdgas (LNG und CNG) im Straßenverkehr) würden nur Richtwerte festgelegt (Folgenabschätzung, S. 38).

Gemäß *Option 4* ist vorgesehen, dass die EU grundlegende oder spezifische Anforderungen für alternative Kraftstoffe in den Mitgliedstaaten festlegt. Gleichzeitig legt sie für die Mitgliedstaaten grundlegende Kriterien für eine Mindestinfrastrukturausstattung sowie verbindliche Ziele für Elektrizität, Wasserstoff und Erdgas (LNG und CNG) für den Schiffsverkehr und LNG im Schiffsverkehr fest (Folgenabschätzung, S. 38).

Tabelle 7 auf Seite 39 der Folgenabschätzung enthält Einzelheiten zu den Inhalten der Optionen 2, 3 und 4.

Anhang 7 gibt einen Überblick über die ersten Optionen, die sich hauptsächlich durch einen weichen bzw. strengen Regulierungsansatz voneinander unterscheiden. Mit den oben aufgeführten Optionen, die nach der Vorauswahl beibehalten wurden, ist es am ehesten möglich, beide spezifische Ziele gleichzeitig zu erreichen. Die Kommission hat auch eine tabellarische Übersicht über die in der Vorauswahl untersuchten Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Kraftstoffarten<sup>3</sup> erstellt, aus der sich zahlreiche zusätzliche Varianten der Optionen ergeben. Die Auswahl von vier Kraftstoffkombinationen<sup>4</sup> zur weiteren Analyse erfolgte auf Basis des Grundsatzes der Technologieneutralität – um zu vermeiden, dass eine bestimmte Kraftstoffart gegenüber den anderen Technologien bevorzugt wird (Anhang 7, S. 44). Die vier ausgeschlossenen Kombinationen wurden deshalb nicht ausgewählt, weil es nicht gerechtfertigt wäre, einen strengeren Regulierungsansatz auf Kraftstoffe und technologische Lösungen anzuwenden, die technologisch noch nicht so ausgereift sind, während die verbindliche Anwendung von Normen in Verbindung mit Selbstregulierungsmaßnahmen der Industrie für alle alternativen Infrastrukturen für Kraftstoffe nicht wirksam wäre, da es zu zahlreichen branchenübergreifenden Konflikten käme, weil zu viele Industrien ihre Interessen vertreten (Anhang 7, S. 45).

**Option 3 wird von der Kommission bevorzugt**, da sie nach Ansicht der Kommission den derzeitigen wirtschaftlichen Zwängen, vor allem in Krisenzeiten, besser gerecht zu werden scheint. Option 4 wird jedoch nicht ausgeschlossen, denn ihre Eignung sei stark von den bestehenden technologischen Unsicherheiten und Möglichkeiten abhängig, die sich in naher Zukunft mit dem raschen technologischen Fortschritt ändern könnten. Dadurch würde die Effizienz steigen, die derzeit als „mittel“ eingestuft wird. Berücksichtigt man die dringende Notwendigkeit, dem Markt – sowohl der Industrie als auch den Verbrauchern – gegenüber klare Signale zu setzen, hätte Option 4 als umfassendster Ansatz die größeren politischen Vorzüge. Würde Option 4 gewählt, könne eine solche durchgreifende Maßnahme auf EU-Ebene die Marktentwicklung für alternative Kraftstoffe generell beschleunigen und eine stärkere positive Wirkung der Investitionen auf das Wirtschaftswachstum in Europa sicherstellen (Folgenabschätzung, S. 71).

### • Umfang der Folgenabschätzung

In der Folgenabschätzung werden die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen bewertet, indem die vier ausgewählten Optionen miteinander verglichen werden. Der methodische Ansatz (zum Beispiel ökonomische Modellierung, Vergleiche der Infrastrukturinvestitionen, finanzielle Vorteile für Fahrzeugnutzer) und die wichtigste Herausforderung der Folgenabschätzung werden erläutert: Mit der Unterstützung des Marktaufbaus der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe wird durch die Maßnahme nur ein Problem des Marktversagens im Bereich der alternativen Kraftstoffe bekämpft, und sie muss im Kontext einer umfassenderen Strategie zusammen mit den anderen Maßnahmen (in Anhang 3 aufgeführt) gesehen werden (Folgenabschätzung, S. 40). Die Optionen werden unter der Annahme verglichen, dass die Mitgliedstaaten bei Option 2 beschließen, ihren eigenen unterschiedlichen Regeln zu folgen, dass aber bei Option 3 und 4 die Kommission in ihrem Vorschlag für eine Richtlinie verpflichtende grundlegende oder spezifische Anforderungen festlegt (Folgenabschätzung, S. 41).

---

<sup>3</sup> Anhang 7, Tabelle 5, S. 44.

<sup>4</sup> Elektrizität, Wasserstoff, LNG für Schiffe und LNG für Lastkraftwagen sowie CNG für Fahrzeuge in Verbindung mit Optionen 1, 2 und 4; und Elektrizität, Wasserstoff und LNG für Schiffe in Verbindung mit allen vier Optionen.

Die wirtschaftlichen Folgen werden sowohl quantitativ als auch qualitativ bewertet und umfassen makroökonomische Auswirkungen, Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit, auf KMU, auf den Binnenmarkt und auf die Verbraucher (Folgenabschätzung, S. 42). Als Hauptparameter zur Bewertung der wirtschaftlichen Folgen werden die Standardisierung der technischen Anforderungen und der Infrastrukturaufbau verwendet. Die geschätzten Investitionskosten werden bei jeder Option sowohl pro Kraftstoffart als auch pro Land kalkuliert (Option 2 - 5 Mio. EUR, Option 3 - 10 Mio. EUR und Option 4 - 10,5 Mio. EUR). Anhang 10 enthält eine detaillierte Kosten-Nutzen-Analyse des Infrastrukturaufbaus, der zufolge die Verhältniszahl zwischen Nutzen und Kosten in allen Mitgliedstaaten über 1,3 und in einigen Mitgliedstaaten (Dänemark, Italien, Litauen, Niederlande, Portugal) über 2,5 liegt (S. 64). In der Folgenabschätzung werden auch die Kriterien aufgeführt, die in der Kosten-Nutzen-Analyse nicht berücksichtigt werden konnten, zum Beispiel die Vorteile der verringerten Erdölabhängigkeit, einer erhöhten Wettbewerbsfähigkeit und des besseren Funktionierens des Binnenmarktes (Folgenabschätzung, S. 53).

Die wichtigsten *makroökonomischen Folgen* wären bei den Optionen 1-3 ein geringerer Erdölverbrauch und geringere Ausgaben für herkömmliche Kraftstoffe (Folgenabschätzung, S. 54). Der sinkende Kraftstoffverbrauch wird in Anhang 10 beschrieben: von jährlich etwa 610 Mio. EUR im Jahr 2020 bis jährlich etwa 2,3 Mrd. EUR im Jahr 2030 bei Option 2, jährlich 1,7 Mrd. EUR im Jahr 2020 bis jährlich 4,6 Mrd. EUR im Jahr 2030 bei Option 3 und jährlich 4,2 Mrd. EUR im Jahr 2020 bis jährlich 9,3 Mrd. EUR im Jahr 2030 bei Option 4 (Folgenabschätzung, S. 54).

Der Binnenmarkt wird im Rahmen der technologischen Entwicklung und der entsprechenden anwendbaren technischen Normen betrachtet. Die Kommission spricht sich diesbezüglich für keine der Optionen aus und liefert nur eine kurze qualitative Analyse.

Die Verbraucher würden durch die Investitionskosten voraussichtlich belastet, da die Investoren die Kosten für verbesserte und zugänglichere Infrastrukturen in der EU an sie weitergeben müssten. Optionen 3 und 4 haben einen Vorteil, da mit ihnen ein größeres Infrastrukturnetz zur Verfügung stehen würde (Folgenabschätzung, S. 60).

Bei den sozialen Folgen werden die Auswirkungen auf Beschäftigung, Qualifikation der Arbeitnehmer, den sozialen Zusammenhalt und für die Gesundheit berücksichtigt. Die Kommission erwartet, dass sich die Beschäftigung allmählich von der traditionellen Ölindustrie hin zu Industrien für alternative Kraftstoffe verlagern wird und dass kurzfristig sogar zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden (Folgenabschätzung, S. 63). Die Optionen 1-3 werden keine besonderen Folgen für den sozialen Zusammenhalt haben (Folgenabschätzung, S. 64). Bei den gesundheitlichen Auswirkungen werden Lärmbelastung und Luftverschmutzung untersucht: Hinsichtlich einer allmählichen Reduktion der Kosten, die durch Lärmbelastung entstehen, werden keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Optionen gesehen, die Folgen für die Verringerung von Schadstoffemissionen hingegen wären sehr unterschiedlich (Option 4 - Verringerung um 2,8 % bis zum Jahr 2020, Option 3 - 2 %, Option 2 - 1,4 %).

Die ökologischen Folgen eines erfolgreichen Ausbaus der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe werden als sehr vorteilhaft erachtet, insbesondere hinsichtlich einer Verringerung der Lärmbelastung und von Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Alle drei Optionen werden zum Ausgangsszenario (Option 1) in Bezug gesetzt und bewertet; die Kommission hat ferner drei Fristen festgelegt, zu denen die ökologischen Folgen jeweils verglichen werden – die Jahre 2020, 2030 und 2050 (die Übersichtstabellen sind auf den Seiten 67-68 dargestellt). Die Verringerung des Erdölverbrauchs ist bei Option 4 am aussichtsreichsten – um etwa 2,3 % bis zum Jahr 2020, ebenso die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen – um 4,6 % bis zum Jahr 2050 (Folgenabschätzung, S. 67).

- **Subsidiarität/Verhältnismäßigkeit**

Gemäß den Artikeln 90 und 91 AEUV (Titel VI zur gemeinsamen Verkehrspolitik) kann die Union im Verkehrsbereich tätig werden.

Es gibt keine begründeten Stellungnahmen von nationalen Parlamenten bezüglich dieses Vorschlags.

- **Auswirkungen auf den Haushalt oder die öffentlichen Finanzen**

Der Kommission zufolge wird „[d]er EU-Haushalt [...] lediglich mit geringen Kosten belastet, die im Zusammenhang mit dem Follow-up der Umsetzung der Richtlinie anfallen“ (Begründung, S. 6). Für den EU-Haushalt entstünden zwar keine Auswirkungen, doch die nationalen Haushalte könnten belastet werden, je nachdem, welche spezifischen Maßnahmen von den Mitgliedstaaten beschlossen werden (Folgenabschätzung, S. 51). Die Auswirkungen auf die nationalen Haushalte werden nicht weiter quantifiziert.

- **KMU-Test/Wettbewerbsfähigkeit**

Die Folgenabschätzung beinhaltet keinen spezifischen KMU-Test. In der Folgenabschätzung wird betont, dass viele Hersteller von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe sehr große, weltweit tätige Unternehmen sind (Folgenabschätzung, S. 61). In der Folgenabschätzung wird festgestellt, dass es nur wenige quantitative Anhaltspunkte für die Folgen für KMU gibt. Da allerdings viele KMU in traditionellen Bereichen tätig sind und für ihre Geschäftstätigkeit auf die Nutzung von Privatfahrzeugen angewiesen sind, kämen die vorgeschlagenen Maßnahmen KMU und Kleinunternehmen zugute, weil viele von ihnen von den verringerten Betriebskosten der mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge profitieren würden. Am vorteilhaftesten sei Option 4 (Folgenabschätzung, S. 59).

Die Wettbewerbsfähigkeit wird im Kontext des weltweiten Wettbewerbs betrachtet, in dem die EU-Hersteller von Infrastrukturausrüstungen und von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, mit ihren Konkurrenten außerhalb der EU stehen (Folgenabschätzung, S. 55). In Anhang II ist eine umfassende Liste der Hersteller sowohl von Infrastrukturausrüstungen als auch von Fahrzeugen und Schiffen innerhalb der EU und in Drittländern aufgeführt.

- **Qualität der Daten, Untersuchungen und Analysen**

Obwohl die Kommission einräumt, dass die externen Studien große Lücken bei der Datenverfügbarkeit haben und dass darin Unsicherheiten bezüglich der Zukunftsprognosen bestätigt werden (Folgenabschätzung, S. 7), liefert die Folgenabschätzung eine gründliche, detaillierte und interessante Analyse, gestützt auf fundiertes und umfassendes Datenmaterial, das von den Interessenträgern und aus externen Studien sowie durch interne Studien und Arbeitsunterlagen zusammengetragen wurde. Die ökonomische Modellierung und die anderen Methoden könnten für weniger fachkundige Leser allerdings besser erklärt werden, indem die Verbindung zwischen den hervorragend präsentierten Daten und der Beschreibung der Optionen deutlicher gemacht wird. Die Kommission könnte die Arten alternativer Kraftstoffe in der Folgenabschätzung genauer zu den jeweiligen Fahrzeugtypen in Bezug setzen (zum Beispiel zu Straßenfahrzeugen für die Personenbeförderung, Lastkraftwagen, Schiffsverkehr usw.). Außerdem könnten die Unterschiede zwischen privat und öffentlich verfügbaren

Ladestationen für Elektrofahrzeuge besser beschrieben werden (zum Beispiel zur industriellen Nutzung oder für private PKW). Insgesamt scheint die Folgenabschätzung – im Rahmen der offensichtlichen Grenzen des zur Verfügung stehenden Informationsmaterials – Daten und Analysen von hoher Qualität zu enthalten.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die am Konsultationsprozess beteiligten Interessenträger werden in der Folgenabschätzung ausdrücklich genannt: Vertreter aus den Bereichen Energieversorgung und Transport, Hersteller von Automobilen, Schiffen, Flugzeugen und Zügen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsnutzer, Behörden sowie die Zivilgesellschaft (Anhang 2, S. 4).

Die Studien und Konsultationen der Branchenexperten, nationalen Experten und der Öffentlichkeit führen laut der Folgenabschätzung zu dem Ergebnis, dass die einzige realistische Lösung ein Mix aus mehreren Hauptkraftstoffen als Alternativen zum Erdöl ist, und zwar nicht nur übergangsweise, sondern auf absehbare Zeit. Alle Hauptoptionen, die im Bereich alternativer Kraftstoffe zur Verfügung stehen, sollten daher parallel weiterentwickelt werden (Anhang 2, Seite 4). Bei der Vorbereitung der Folgenabschätzung ist die Kommission diesen Schlussfolgerungen gefolgt.

- **Überwachung und Bewertung**

Die Kommission fordert, dass die Mitgliedstaaten alle zwei Jahre über ihre Pläne zum Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe Bericht erstatten. Die Kommission selbst würde dem Europäischen Parlament und dem Rat Berichte über die Umsetzung und die Folgen dieser Richtlinie vorlegen (Folgenabschätzung, S. 71). In der Folgenabschätzung werden Instrumente für dieses Berichterstattungsverfahren aufgeführt.

- **Ausschuss für Folgenabschätzung der Kommission**

Der Ausschuss für Folgenabschätzung der Kommission gab am 17. August 2012 eine kritische Stellungnahme zum Entwurf der Folgenabschätzung ab und sprach Empfehlungen hinsichtlich ihrer Verbesserung aus. Der Ausschuss für Folgenabschätzung forderte die verfassende Dienststelle GD MOVE auf, die Problembeschreibung zu erweitern, alternative Optionen zur Erreichung der Ziele zu entwickeln, die Stellen, die die Infrastrukturen finanzieren sollen, genau zu bezeichnen, transparentere Kosten- und Vorteilsschätzungen für alle Optionen zu erarbeiten und die Ansichten der Interessenträger deutlicher darzustellen. Die GD MOVE scheint den Empfehlungen des Ausschusses weitgehend gefolgt zu sein, indem sie der Folgenabschätzung viele nützliche Analysen hinzugefügt und ihre Abhandlung der politischen Optionen intensiviert hat. In einer zweiten Stellungnahme zu einem überarbeiteten Entwurf hat der Ausschuss für Folgenabschätzungen vorgeschlagen, dass die GD MOVE die Wirksamkeit der Ziele und die finanziellen Folgen für die Mitgliedstaaten und den EU-Haushalt klarer nachweisen sollte, dass sie fundierter belegen sollte, inwiefern zu erwarten ist, dass alle von dieser Maßnahme abgedeckten Kraftstoffe wirtschaftlich tragfähig werden, dass das Niveau der Infrastrukturziele für jeden Mitgliedstaat deutlicher gerechtfertigt werden müsste und dass sie in der Kosten-Nutzen-Analyse ausdrücklich der Frage nachgehen sollte, welche Folgen für die öffentlichen Haushalte auf EU-Ebene und auf Ebene der Mitgliedstaaten zu erwarten sind. Die Abhandlung der Infrastrukturziele für jeden Mitgliedstaat und die Kosten-Nutzen-Analyse hinsichtlich der öffentlichen Haushalte hätten noch weiter verbessert werden können.

- **Kohärenz zwischen dem Legislativvorschlag der Kommission und der Folgenabschätzung**

Der von der Kommission vorgeschlagene Rechtsakt steht durchaus mit der ebenfalls von ihr vorgelegten Folgenabschätzung in Einklang. Der Vorschlag weist keine wesentlichen Bestandteile auf, die nicht in der Folgenabschätzung behandelt wurden.

---

**Verfasserin:** Laura Zandersone

**Referat Folgenabschätzungen**

Direktion G für Folgenabschätzung und Europäischen Mehrwert  
Generaldirektion Interne Politikbereiche der Union (GD IPOL)  
Europäisches Parlament

Dieses Themenpapier, das vom Referat Folgenabschätzung für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN) des Europäischen Parlaments erstellt wurde, analysiert, ob die in den eigenen Leitlinien der Kommission zur Folgenabschätzung festgelegten wichtigsten Kriterien sowie die vom Parlament in seinem Handbuch zur Folgenabschätzung identifizierten zusätzlichen Faktoren durch die Folgenabschätzung erfüllt werden. Es versucht nicht, sich mit dem Inhalt des Vorschlags zu befassen. Die Folgenabschätzung wird zur Bereitstellung allgemeiner Informationen und von Hintergrundinformation erstellt, um die jeweiligen Parlamentsausschüsse und Abgeordneten umfassender bei ihrer Arbeit zu unterstützen.

Dieses Dokument ist auch im Internet verfügbar:

<http://www.europarl.europa.eu/committees/de/studies.html>

Wenn Sie sich an das Referat Folgenabschätzung wenden möchten, schicken Sie eine E-Mail an: [impa-secretariat@ep.europa.eu](mailto:impa-secretariat@ep.europa.eu).

Die hier vertretenen Auffassungen geben die Meinung des Verfassers wieder und entsprechen nicht unbedingt dem Standpunkt des Europäischen Parlaments. Nachdruck und Übersetzung – außer zu -kommerziellen Zwecken – mit Quellenangabe ist gestattet, sofern der Herausgeber vorab unterrichtet und ihm ein Exemplar übermittelt wird.

Redaktionsschluss: Juni 2013

Brüssel © Europäische Union, 2013.

ISBN: 978-92-823-4288-6

DOI: 10.2861/17010

Katalognummer: BA-30-13-376-DE-N