

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

---

*Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie*

**2005/0283(COD)**

31.5.2006

## **STELLUNGNAHME**

des Ausschusses für Industrie, Forschung und Energie

für den Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und  
Lebensmittelsicherheit

zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des  
Rates über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge  
(KOM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD))

Verfasserin der Stellungnahme: María del Pilar Ayuso González

PA\_Leg

## KURZE BEGRÜNDUNG

Trotz vielfältiger Bemühungen zur Verringerung von umwelt- und gesundheitsschädigenden Schadstoffemissionen sehen sich viele europäische Städte nach wie vor mit einer schlechten Luftqualität konfrontiert. Da auf den Straßenverkehr 26 % des gesamten Energieverbrauchs und 24 % der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen entfallen, stellt er einen Schlüsselbereich bei der Verringerung der Schadstoffemissionen und des Energieverbrauchs dar. Es besteht ein erhebliches Potenzial bei der Verringerung von Fahrzeugemissionen. Gegenwärtig sind die entsprechenden Technologien jedoch viel zu teuer.

In diesem Vorschlag empfiehlt die Kommission die Entwicklung eines Marktes für umweltfreundlichere und energieeffizientere Fahrzeuge, indem öffentliche Stellen dazu verpflichtet werden, dass mindestens 25 % ihrer jährlichen Beschaffungen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge aus „sauberen Fahrzeugen“ (u.a. Fahrzeuge, die der Norm für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge (EEV) gerecht werden) bestehen. Dies bedeutet, dass jährlich mindestens 4000 „saubere“ Busse und 8000 „saubere“ Lastkraftwagen gekauft oder geleast werden würden.

Die Verfasserin der Stellungnahme begrüßt den Vorschlag der Kommission. Die europäische Fahrzeugindustrie ist eine Industrie der Massenproduktion und die Regierungen können eine wichtige Rolle als „Erstkunden“ spielen und somit einen ausreichend großen Markt mit den erforderlichen Größenvorteilen schaffen. Durch diese Maßnahme könnte auch die Akzeptanz und die Präsenz sauberer Fahrzeuge bei Unternehmen und in der breiten Öffentlichkeit erhöht werden. Maßnahmen auf europäischer Ebene sind erforderlich, da Maßnahmen auf einzelstaatlicher Ebene das Risiko einer Zersplitterung des Binnenmarktes bergen würden und zur Entwicklung verschiedener Kleinserien von Fahrzeugen nach einzelstaatlichen Anforderungen führen könnten.

Die Verfasserin der Stellungnahme ist der Auffassung, dass das gewählte Ziel von 25 % einen guten und durchführbaren Kompromiss zwischen der Verbesserung der Luftqualität und der Marktentwicklung einerseits sowie den tragbaren zusätzlichen Investitionskosten und einer breiten Marktverfügbarkeit andererseits darstellt. Auch die Wahl der Kommission, den Vorschlag anfänglich auf dem Markt der schweren Nutzfahrzeuge anzuwenden (der Busse und die meisten Nutzfahrzeuge, wie zum Beispiel Abfallfahrzeuge einschließt), auf dem der Anteil des öffentlichen Auftragswesens relativ hoch ist (etwa ein Drittel), ist nach Ansicht der Verfasserin der Stellungnahme eine vernünftige Wahl. Sie unterstützt die im Vorschlag enthaltene Anregung für ein technologieneutrales und leistungsorientiertes Konzept. Dieses Konzept ermutigt zu Innovationen sowie marktorientierten Lösungen und bietet der Industrie die erforderliche Flexibilität, um sich an den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt anzupassen. Die Verfasserin der Stellungnahme bedauert jedoch, dass keine „saubere“ Norm für die Energieeffizienz eingeführt wird.

## ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Ausschuss für Industrie, Forschung und Energie ersucht den federführenden Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit, folgende Änderungsanträge

in seinen Bericht zu übernehmen:

Vorschlag der Kommission

Abänderungen des Parlaments

Änderungsantrag 1  
Erwägung 4a (neu)

***(4a) Die 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<sup>1</sup> legt zwei nationale Richtwerte fest, um Biokraftstoffe auf dem Markt in Verkehr zu bringen – 2 % bis 2005 und 5,75 % bis 2010.***

<sup>1</sup> ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 42.

*Begründung*

*Es sollte auf die Rechtsvorschriften hingewiesen werden, die bereits die Verwendung von sauberen Kraftstoffen im Verkehrssektor fördern.*

Änderungsantrag 2  
Erwägung 8

(8) Zur Förderung sauberer Fahrzeuge sollten Normen für die ökologische Leistung genutzt werden. In der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen wird in Bezug auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t eine Norm für besondere Umweltfreundlichkeit definiert. Zur

(8) Zur Förderung sauberer Fahrzeuge sollten Normen für die ökologische Leistung genutzt werden. In der Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Erdgas oder Flüssiggas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen wird in Bezug auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t eine Norm für besondere Umweltfreundlichkeit definiert. Zur

Bestimmung des Begriffs „saubere Fahrzeuge“ in dieser Richtlinie erscheint diese Norm derzeit am zweckmäßigsten. Gleichwohl sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, diese Begriffsbestimmung zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts zu ändern.

Bestimmung des Begriffs „saubere Fahrzeuge“ in dieser Richtlinie erscheint diese Norm derzeit am zweckmäßigsten. Gleichwohl sollte die Möglichkeit vorgesehen werden, diese Begriffsbestimmung zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts **und zur Einbeziehung von Energieeffizienznormen** zu ändern.

#### *Begründung*

*In der bestehenden Begriffsbestimmung zu besonders umweltfreundlichen Fahrzeugen (EEV) findet sich kein Verweis auf die Energieeffizienz. Eines der Ziele dieser Richtlinie ist jedoch die Verringerung des Gesamtenergieverbrauchs von Straßenfahrzeugen. Aus diesem Grund sollte bei einer möglichen Änderung der Begriffsbestimmung für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge auch versucht werden, Energieeffizienznormen in der Begriffsbestimmung zu berücksichtigen.*

#### Änderungsantrag 3 Erwägung 9

(9) Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch sowie mit alternativen Kraftstoffen wie Biokraftstoffen, Erdgas, Flüssiggas oder Wasserstoff betriebene oder mit anderen Technologien wie elektrischen oder hybriden Antriebssystemen ausgestattete Fahrzeuge können einen Beitrag zur Verringerung von Emissionen und Umweltverschmutzung leisten.

(9) Fahrzeuge mit geringem Kraftstoffverbrauch sowie mit alternativen Kraftstoffen wie Biokraftstoffen, Erdgas, Flüssiggas oder Wasserstoff betriebene oder mit anderen Technologien wie elektrischen oder hybriden Antriebssystemen ausgestattete Fahrzeuge können einen Beitrag zur Verringerung von Emissionen und Umweltverschmutzung **sowie zur Verbesserung der Luftqualität in städtischen Gebieten** leisten.

#### *Begründung*

*In der Richtlinie findet sich kein Verweis auf die Luftqualität in städtischen Gebieten – ein Problem, zu dessen Lösung der saubere Verkehr beitragen kann.*

#### Änderungsantrag 4 Erwägung 9a (neu)

**(9a) Die Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von**

***Otto- und Dieselmotoren<sup>1</sup> (Richtlinie zur Kraftstoffqualität) schränkt durch die Festlegung genauer Spezifikationen für Otto- und Dieselmotoren die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen unbeabsichtigt ein und sollte aus diesem Grund überarbeitet werden.***

---

<sup>1</sup> ABl. L 350 vom 28.12.1998, S. 58. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

### *Begründung*

*Die Richtlinie zur Kraftstoffqualität legt aus Gründen des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Spezifikationen für Otto- und Dieselmotoren fest, wie zum Beispiel Grenzwerte für den Ethanol- und Äthergehalt sowie für den Gehalt anderer sauerstoffhaltiger organischer Verbindungen in Kraftstoffen fest. Außerdem legt sie Grenzwerte für den Dampfdruck von Kraftstoffen fest. Aus technischen Gründen legt die Norm EN 590 weitere Grenzwerte fest, nach denen Dieselmotoren nicht mehr als 5 Volumenprozent Biodiesel enthalten darf. Diese Grenzwerte behindern die verstärkte Nutzung von Biokraftstoffen und sollten überprüft werden.*

### Änderungsantrag 5 Erwägung 10

(10) Die verbindliche Beschaffung sauberer Fahrzeuge sollte zur Verringerung der Umweltbelastung und des Energieverbrauchs beitragen und eine raschere Markteinführung dieser Fahrzeugtechnologien fördern.

(10) Die verbindliche Beschaffung sauberer Fahrzeuge sollte zur Verringerung der Umweltbelastung und des Energieverbrauchs beitragen und eine raschere Markteinführung dieser Fahrzeugtechnologien fördern. ***Um die Sicherheit der Energieversorgung und einen besseren Umweltschutz gewährleisten zu können, wäre es wünschenswert, dass sich die Mitgliedstaaten im öffentlichen Auftragswesen auf die Nutzung sauberer Fahrzeuge, bei denen alternative Kraftstoffe und Technologien, insbesondere Biokraftstoffe, Wasserstoff, Elektro- oder Hybridantriebe, eingesetzt werden, konzentrieren.***

### *Begründung*

*Selbst wenn die Richtlinie ein technologieneutrales Konzept verfolgt, ist die Konzentration auf*

*die Förderung alternativer Kraftstoffe und Technologien für die Mitgliedstaaten von großer Bedeutung.*

Änderungsantrag 6  
Erwägung 10a (neu)

***(10a) Gleichzeitig sollte die Entwicklung neuer Fahrzeugtechnologien und alternativer Kraftstoffe durch gemeinschaftliche und nationale FuE-Instrumente sowie durch die Nutzung der Strukturfonds unterstützt werden.***

*Begründung*

*Die Schaffung eines Marktes durch Steigerung der Nachfrage muss von Maßnahmen zur Förderung von Forschung, technologischer Innovation und Markteinführung begleitet werden. Dies erfordert sowohl auf EU-Ebene als auch auf nationaler Ebene öffentliche Förderung. Die gegenwärtige Konzentration der Strukturfonds auf die Förderung von Innovationen könnte stärker für diese Zwecke genutzt werden.*

Änderungsantrag 7  
Artikel 4 Absatz 1

(1) Die Bestimmung des Begriffs „saubere Fahrzeuge“ gemäß Artikel 2 Buchstabe b) kann nach dem in **Artikel 6 Absatz 2** genannten Verfahren an den technischen Fortschritt angepasst werden.

(1) Die Bestimmung des Begriffs „saubere Fahrzeuge“ gemäß Artikel 2 Buchstabe b) kann nach dem in **Artikel 5 Absatz 2** genannten Verfahren an den technischen Fortschritt angepasst werden.

*Begründung*

*Korrektur eines redaktionellen Fehlers.*

Änderungsantrag 8  
Artikel 4 Absatz 2a (neu)

***2a. Die Kommission stellt sicher, dass relevante Informationen über alle geplanten Maßnahmen den Beteiligten rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.***

### *Begründung*

*Um den bestehenden Wissens- und Erfahrungsschatz von Industrie und Nichtregierungsorganisationen nutzen zu können, sollten die Kommission und der Ausschuss einen permanenten Dialog, die Verbreitung von Informationen und eine fortlaufende Konsultation mit allen Beteiligten anstreben.*

#### Änderungsantrag 9 Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2

Sie erstellt spätestens **drei** Jahre nach dem in Artikel 7 Absatz 1 festgelegten Datum einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie und über die von einzelnen Mitgliedstaaten zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge unter 3,5 t Gesamtgewicht getroffenen Maßnahmen. Gegenstand des Berichts sind die Auswirkungen der Richtlinie, die Berichterstattung der Mitgliedstaaten und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen sowie gegebenenfalls Vorschläge zur Ausdehnung der Verpflichtung zur Anschaffung sauberer Fahrzeuge auf Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t Gesamtgewicht.

Sie erstellt spätestens **zwei** Jahre nach dem in Artikel 7 Absatz 1 festgelegten Datum einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie und über die von einzelnen Mitgliedstaaten zur Beschaffung sauberer Fahrzeuge unter 3,5 t Gesamtgewicht getroffenen Maßnahmen. Gegenstand des Berichts sind die Auswirkungen der Richtlinie, die Berichterstattung der Mitgliedstaaten und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen sowie gegebenenfalls Vorschläge zur Ausdehnung der Verpflichtung zur Anschaffung sauberer Fahrzeuge auf Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge unter 3,5 t Gesamtgewicht.

### *Begründung*

*Für die Automobilindustrie mit ihren langfristigen Investitions- und Maßnahmeplanungen ist eine bessere Vorhersehbarkeit zukünftiger Vorschriften von entscheidender Bedeutung. Die Industrie benötigt Zeit, um gut geplante und kosteneffiziente Investitionen in Entwicklung und Herstellung vorzunehmen. Dies war auch eine der Hauptempfehlungen der Hocharangigen Gruppe CARS21. Aus diesem Grund muss die Kommission schnellstmöglich die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen bewerten.*



## VERFAHREN

<b>Titel</b>	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Förderung sauberer Straßenfahrzeuge
<b>Bezugsdokumente – Verfahrensnummer</b>	KOM(2005)0634 – C6-0008/2006 – 2005/0283(COD)
<b>Federführender Ausschuss</b>	ENVI
<b>Stellungnahme von</b> Datum der Bekanntgabe im Plenum	ITRE 16.2.2006
<b>Verstärkte Zusammenarbeit – Datum der Bekanntgabe im Plenum</b>	
<b>Verfasserin der Stellungnahme</b> Datum der Benennung	María del Pilar Ayuso González 21.2.2006
<b>Ersetzte(r) Verfasser(in) der Stellungnahme:</b>	
<b>Prüfung im Ausschuss</b>	3.5.2006      30.5.2006
<b>Datum der Annahme</b>	30.5.2006
<b>Ergebnis der Schlussabstimmung</b>	+:    46 -:    0 0:    0
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder</b>	Jan Březina, Philippe Busquin, Jerzy Buzek, Joan Calabuig Rull, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Den Dover, Adam Gierek, Norbert Glante, Umberto Guidoni, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Erna Hennicot-Schoepges, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Vincenzo Lavarra, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Umberto Pirilli, Miloslav Ransdorf, Vladimír Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Catherine Trautmann, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras Roca.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)</b>	María del Pilar Ayuso González, Ivo Belet, Edit Herczog, Toine Manders, Francisca Pleguezuelos Aguilar, Vittorio Prodi, John Purvis.
<b>Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)</b>	Maria Badia I Cutchet, Giovanni Berlinguer, Hiltrud Breyer, Marco Cappato.
<b>Anmerkungen (Angaben nur in einer Sprache verfügbar)</b>	