

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: „Saubere Energie für den Verkehr: eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe“

COM(2013) 17 final

und dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

COM(2013) 18 final — 2013/12 (COD)

(2013/C 271/21)

Berichterstatter: **Stefan BACK**

Die Europäische Kommission beschloss am 24. Januar 2013, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 304 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe

COM(2013) 17 final.

Der Rat und das Europäische Parlament beschlossen am 5. Februar 2013 bzw. am 8. Februar 2013, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 91 und 304 AEUV um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD).

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 30. April 2013 an.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 490. Plenartagung am 22./23. Mai 2013 (Sitzung vom 22. Mai) mit 147 Stimmen bei 1 Gegenstimme und 5 Enthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der Ausschuss begrüßt das Paket „Saubere Energie für den Verkehr“⁽¹⁾, mit dem die Voraussetzungen für den Eintritt umweltfreundlicher, saubere Energiequellen nutzender Antriebstechnologien in den Massenmarkt geschaffen werden sollen.

1.2 Der Ausschuss befürwortet den Ansatz, der auf Marktentwicklung und eine Mindestabdeckung mit Ladestationen/Tankstellen unter Anwendung einheitlicher Normen abhebt, um das Vertrauen der Verbraucher zu festigen und grenzüberschreitende Mobilität zu sichern.

1.3 Er heißt ferner die Schwerpunktsetzung auf Verbraucherinformation und -vertrauen gut, damit der Massenmarkt als

unabdingbare Voraussetzung für erschwingliche Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen entwickelt werden kann.

1.4 Der Ausschuss begrüßt den Beitrag zu Wachstum und Beschäftigung, der von den neuen Marktchancen und der verbesserten Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie aufgrund der Entwicklung alternativer Kraftstoffe und der damit verbundenen Infrastruktur zu erwarten ist.

1.5 Eine Strategie für saubere Brennstoffe sollte nicht auf verschiedene ausgereifte Produkte begrenzt sein, sondern auf langfristige Fragen in Verbindung mit anderen sauberen Energieträgern, auf die rasche und umfassende Entwicklung dieses Bereichs sowie auf die notwendige Förderung von Innovation und Markteinführung abheben.

1.6 Der Ausschuss verweist auf seine Stellungnahme zum Thema „Indirekte Landnutzungsänderungen (ILUC)/Biokraftstoffe“ (TEN/502 - CES2363-2012), insbesondere die Ziffern 1.9 bis 1.12, in denen er deutlich macht, dass es sich um komplexe und langfristige Problemstellungen handelt, die fortwährend neu überprüft werden müssen.

⁽¹⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Saubere Energie für den Verkehr: Eine europäische Strategie für alternative Kraftstoffe (die Mitteilung); Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (der Vorschlag); und Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über Flüssigerdgas (LNG) in der Schifffahrt (die Arbeitsunterlage, nur EN).

1.7 Deshalb ist er der Meinung, dass die in der Mitteilung formulierten langfristigen strategischen Ziele in dem Vorschlag besser berücksichtigt werden sollten. So sollten die nationalen Strategierahmen für saubere Kraftstoffe und die entsprechende Infrastruktur, die die Mitgliedstaaten gemäß dem Vorschlag festlegen sollen, sämtliche Energieträger, u.a. Biokraftstoffe, einbeziehen, die der Mitteilung zufolge relevant sind.

1.8 Demnach sollte in dem Vorschlag ein unter wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten optimierter Kraftstoffmix auf EU-Ebene definiert werden, so dass durch eine Koordination der nationalen Politiken Entwicklung und Verbreitung gefördert werden könnten. In diesem Sinn sollten die Artikel 3, 8 und 10 sowie Anhang I überarbeitet werden.

1.9 Der Ausschuss hält es für unwahrscheinlich, dass eine öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ohne öffentlichen Mitteleinsatz bereitgestellt werden kann, zumindest so lange, bis es so viele Elektrofahrzeuge gibt, dass die Investitionen über die Ladegebühren finanziert werden können.

1.10 Der Ausschuss betont die Notwendigkeit, für eine reibungslose und tragbare Umstellung auf einen neuen Energiemix zu sorgen und zu berücksichtigen, dass auch die Umweltbilanz der fossilen Brennstoffe verbessert werden kann.

1.11 Der Ausschuss warnt davor, dass die Entwicklung neuer und tragfähigerer technischer Lösungen für verschiedene Verkehrsträger und Nutzergruppen untergraben werden könnte. Als einschlägiges Beispiel für diese Gefahr wäre das klare Bekenntnis zu Flüssigerdgas (LNG) für die Schifffahrt zu nennen, obwohl neue und günstigere Alternativen in der Entwicklung sind. Auch entstehen neue maßgeschneiderte Antriebslösungen für bspw. LKW, Busse und Krafträder.

2. Einleitung: Politischer Hintergrund und Aufmachung der Mitteilung und des Vorschlags

2.1 Mit den Leitinitiativen „Ressourcenschonendes Europa“ und „Innovationsunion“ zielt die Europa-2020-Strategie für intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum darauf ab, Klimawandel und Energie- und Ressourcenknappheit zu bewältigen, die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und durch einen effizienteren Ressourcen- und Energieeinsatz die Energiesicherheit zu erhöhen. In dem Weißbuch zum Verkehr 2011 wurde die Notwendigkeit betont, die Abhängigkeit des Verkehrssystems vom Öl zu durchbrechen, und das Ziel einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 60 % bis 2050 formuliert. Unter zehn Zielsetzungen für ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem nennt das Weißbuch auch die Entwicklung und Einführung neuer und nachhaltiger Kraftstoffe und Antriebssysteme. In der Liste der Initiativen im Weißbuch werden diese Ziele in Initiative 24 „Technologiefahrplan“ und in Initiative 26 „Rechtsrahmen für innovativen Verkehr“ aufgegriffen. Auch die Mitteilung und der Richtlinienvorschlag knüpfen ganz oder teilweise daran an.

2.2 Der Ausschuss hat die Kommission in einigen Stellungnahmen aufgefordert, die Initiative zu ergreifen, um alternative Kraftstoffe und die entsprechende Infrastruktur zu fördern. Dazu gehören insbesondere:

- seine Stellungnahme zum Verkehrsweißbuch⁽²⁾, in der er in Ziffern 4.19 und 4.20 die Förderung der Entwicklung und Einführung umweltfreundlicherer und energieeffizienterer Antriebssysteme als vielversprechend erachtete und die Initiative für umweltfreundliche Fahrzeuge und die Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge (2010) begrüßte. In Ziffer 4.30 begrüßte er, dass die Einführung von Elektrofahrzeugen und die Errichtung der erforderlichen Batterieladeinfrastruktur sowie die damit verbundenen Normungsfragen in dem Fahrplan berücksichtigt wurden, und verwies auf seine Stellungnahme zum Thema „Hin zu einer starken Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen“⁽³⁾, in der er sich nachdrücklich für entsprechende Fördermaßnahmen ausgesprochen hatte, um die Treibhausgasemissionen und die Abhängigkeit von Öleinfuhren zu verringern. Auch auf die Bedeutung intelligenter Technik, um Elektrofahrzeuge bei Spitzenlast als Reserveenergiequelle für zusätzliche Netzreserve nutzen zu können, wurde hingewiesen.

- seine Stellungnahme zum Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen⁽⁴⁾, in der er die Absicht der Kommission begrüßte, die Einhaltung der Auflagen über eine „Toolbox“, u.a. durch technologische Maßnahmen wie etwa Alternativkraftstoffe (Flüssigerdgas) und landseitige Stromversorgung sowie die Mobilisierung von Investitionen des privaten wie des öffentlichen Sektors, zu erleichtern.

- seine Stellungnahme zu dem Verordnungsvorschlag über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁽⁵⁾, in der er dafür plädierte, die Anforderungen für die Verfügbarkeit von alternativen umweltfreundlichen Kraftstoffen zu erhöhen, da die TEN-V-Leitlinien mit der geplanten Strategie für alternative Kraftstoffe verknüpft werden müssten.

2.3 Das von der Kommission vorgelegte Paket umfasst folgende Elemente:

- In der Mitteilung wird ein Überblick über den Hintergrund der Maßnahmen und die Ziele sowie die derzeit verfügbaren wichtigsten alternativen Kraftstoffe gegeben, und es werden die vorrangigen Handlungsfelder für weitere Maßnahmen der EU skizziert;

- Mit dem Vorschlag werden der Aufbau einer Minimalinfrastruktur für alternative Kraftstoffe und die Anwendung einheitlicher technischer Spezifikationen in der ganzen EU bezweckt, um EU-weite Mobilität zu fördern und Skalenerträge zu erzielen.

⁽²⁾ Stellungnahme des EWSA zu dem „Weißbuch: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“, ABl. C 24 vom 28.1.2012, S. 146.

⁽³⁾ Stellungnahme des EWSA zum Thema „Hin zu einer starken Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen“, ABl. C 44 vom 11.2.2011, S. 47.

⁽⁴⁾ Stellungnahme des EWSA zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen, ABl. C 68 vom 6.3.2012, S. 70.

⁽⁵⁾ Stellungnahme des EWSA zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. C 143 vom 22.5.2012, S. 130.

2.4 Die von der Mitteilung erfassten Kraftstoffe sind Erdgas einschließlich Biomethan (LNG, CNG, GTL), Elektrizität, Biokraftstoffe (flüssig) und Wasserstoff, die jeweils unterschiedliche Eigenschaften und Einsatzbereiche haben. In der Mitteilung wird eine Strategie für alle Verkehrsträger entworfen. Ziel der Strategie ist es, einen Langzeitrahmen als Orientierung für die technologische Entwicklung und Investitionen in die Verbreitung alternativer Kraftstoffe aufzustellen, um die Abhängigkeit vom Erdöl zu durchbrechen, die Energiesicherheit zu verbessern und die Emissionen zu senken. In vier Bereichen werden Maßnahmen geplant:

- Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe sollten flächendeckend aufgebaut werden, um eine zuverlässige Versorgung und Mobilität in ganz Europa sicherzustellen. Dadurch wird eine Ausweitung der Nutzung von mit alternativen Kraft- und Brennstoffen, vor allem Strom, Wasserstoff, CNG und LNG, angetriebenen Fahrzeugen und Schiffen ermöglicht. Die auf 10 Mrd. EUR veranschlagten Kosten für den Aufbau der notwendigen Infrastruktur werden sich mit zunehmender Marktakzeptanz amortisieren. Öffentliche Direktinvestitionen für den Aufbau von Infrastruktur können vermieden werden, wenn Instrumente wie Baugenehmigungen, Konzessionen, Regelungen für Vergabeverfahren, Zugangs- und Entgeltregelungen sowie nicht finanzielle Anreize genutzt werden;
- Die Einführung einheitlicher technischer Spezifikationen ist am dringlichsten für die Schnittstelle zwischen Elektrofahrzeugen und Ladestationen, aber auch für Wasserstoff, CNG und LNG erforderlich;
- Verbraucherakzeptanz ist unabdingbare Voraussetzung und kann durch eine breite Palette an Maßnahmen, von nicht finanziellen Anreizen wie privilegierte Zugangsrechte für Elektrofahrzeuge und Informationskampagnen bis hin zu finanziellen Anreizen, erreicht werden;
- Technologische Entwicklung: (a) im Rahmen des Horizont-2020-Programms sollen Forschungs-, Demonstrations- und marktorientierte Vorhaben für alternative Kraftstoffe für alle Verkehrsträger finanziert werden; (b) im Rahmen des Strategischen Verkehrstechnologie-Plans (COM(2012) 501 final) sollen Fahrpläne ausgearbeitet werden; (c) öffentlich-private Partnerschaften sollten weiter entwickelt und Partnerschaften wie etwa die Innovationspartnerschaft für intelligente Städte und Gemeinden (C(2012) 4701 final) sollten genutzt werden; (d) spezifische Projekte umfassen u.a. die Europäische Industrieinitiative Bioenergie (EIBI) im Rahmen des Europäischen Strategieplans für Energietechnologie (SET-Plan), und in der Gemeinsamen Forschungsstelle (JRC) werden neue Forschungseinrichtungen für die Interoperabilität von Elektrofahrzeugen/Intelligenten Netzen geplant.

2.5 Der Vorschlag erstreckt sich auf die Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, die Festlegung einheitlicher technischer Spezifikationen und Verbraucherinformationen. Er sieht aber auch die Verpflichtung für die Mitgliedstaaten vor, einen

nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung im Bereich der alternativen Kraftstoffe und der entsprechenden Infrastruktur festzulegen. Dieser beinhaltet Berichtspflichten, politische und Regelungsmaßnahmen zur Förderung des Aufbaus der Infrastruktur, Fördermaßnahmen, Forschung und Zielvorgaben sowie die Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten, um erstens eine die Mitgliedstaaten übergreifende Kompatibilität der Infrastrukturen zu gewährleisten und zweitens den Verkehr von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben über die gesamte EU hinweg zu ermöglichen.

2.6 Mit der Mitteilung und dem Vorschlag veröffentlichte die Kommission auch ihre (englischsprachige) Arbeitsunterlage zu einer umfassenden LNG-Strategie für die Schifffahrt. In Zusammenarbeit mit der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) hat die Kommission vor, bis Ende 2014 Vorschriften, Normen und Leitlinien für die Bereitstellung, das Bunkern und die Verwendung von LNG für den Schifffahrtssektor vorzuschlagen.

3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Wie bereits ausgeführt, hat sich der Ausschuss bereits mehrfach mit der Notwendigkeit alternativer Kraftstoffe für den Verkehr und dem dringenden Erfordernis befasst, eine angemessene Infrastruktur für ein zuverlässiges System von Tank- bzw. Ladestationen bereitzustellen, das die grenzüberschreitende Mobilität unterstützt. Er hat auch betont, dass es vonnöten ist, durch weitere Maßnahmen die Markteinführung von Elektrofahrzeugen zu fördern und den Mitgliedstaaten mehr Autonomie bei der Umsetzung dieser Politik einzuräumen. Der Ausschuss begrüßt daher diese Initiative.

3.2 Der Ausschuss heißt den in der Mitteilung erläuterten und in dem Vorschlag umgesetzten Ansatz gut, die Mitgliedstaaten dazu zu verpflichten, einen nationalen Strategierahmen für die Marktentwicklung im Bereich alternativer Kraftstoffe, die bestimmte Mindestanforderungen erfüllen, anzunehmen, der der Kommission notifiziert und von ihr evaluiert werden muss.

3.3 Der Ausschuss befürwortet insbesondere, dass die Markteinführung von mit alternativen Kraft- und Brennstoffen angetriebenen Fahrzeugen und Schiffen vor allem durch den Aufbau der Lade-/Betankungsinfrastruktur gefördert werden soll. Es scheint allgemein Einvernehmen darüber zu herrschen, dass diese Art Maßnahmen wichtig sind, um das Vertrauen der Verbraucher als wesentliche Voraussetzung für den Markterfolg zu stärken.

3.4 Der Ausschuss begrüßt auch die Aufstellung technischer EU-weit geltender Normen für die Lade-/Betankungsinfrastruktur. Dies trägt entscheidend zum Vertrauen auf alternative Kraftstoffe als reelle Option im grenzüberschreitenden Verkehr bei. Der Ausschuss geht davon aus, dass die Kommission von der ihr laut Richtlinienvorschlag zu übertragenden Befugnis Gebrauch machen wird, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Spezifikationen zu aktualisieren, damit sie immer mit den auf dem Weltmarkt geltenden Spezifikationen kompatibel sind.

3.5 Der Ausschuss nimmt zur Kenntnis, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, einen nationalen Strategierahmen für alternative Kraftstoffe festzulegen. Artikel 3 Absatz 3 zufolge können die Mitgliedstaaten offenbar Kraftstoffe aus dieser Strategie ausklammern, und die Infrastrukturverpflichtungen in den Artikeln 4 bis 6 erstrecken sich nur auf die Strom-, Wasserstoff- und Erdgasversorgung. Dagegen bezieht sich die Verpflichtung zur Information der Verbraucher laut Artikel 7 auf alle auf dem Markt erhältlichen alternativen Kraftstoffe. Der Mitteilung ist ferner zu entnehmen, dass vor allem die sog. fortgeschrittenen Biokraftstoffe zumindest nach dem derzeitigen Stand der Dinge einen wichtigen Anteil des künftigen Energiemixes ausmachen werden, zumal der künftige Energiemix einen Mindestanteil von Biokraftstoffen enthalten soll. Deshalb sollten in Artikel 3 des Richtlinienvorschlags nach Meinung des Ausschusses die grundlegenden alternativen Kraftstoffe genannt werden, die in den nationalen Strategierahmen erfasst werden müssen.

3.6 Artikel 3 zufolge sollen die Mitgliedstaaten eine Bewertung der durchgehenden grenzüberschreitenden Infrastrukturabdeckung für alternative Kraftstoffe vornehmen. Sie sollen ferner in Form von Konsultationen oder gemeinsamen Strategierahmen zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen zur Umsetzung der Richtlinie kohärent und koordiniert sind. Einziges Mittel zur Sicherstellung einer angemessenen Erfüllung dieser grundlegenden Verpflichtung scheinen die in Artikel 3 Absatz 5 und 6 festgelegten Notifizierungs- und Evaluierungsverfahren zu sein. Der Ausschuss fragt sich, ob das ausreicht und ob es nicht sinnvoll wäre, eine ständige Koordination nach dem Vorbild der Koordinatoren für bestimmte TEN-T-Projekte gemäß den TEN-T-Leitlinien vorzusehen.

3.7 In der Mitteilung wird offenbar davon ausgegangen, dass der Aufbau der Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe ohne öffentlichen Mitteleinsatz und ausschließlich über Instrumente wie Baugenehmigungen, Konzessionen, Regelungen für Vergabeverfahren, Zugangs- und Entgeltregelungen sowie nicht finanzielle Anreize finanziert werden kann. Nach Meinung des Ausschusses mag das im Fall nicht-öffentlicher Ladestationen für Elektrofahrzeuge zutreffen, nicht aber für öffentliche Ladestationen, bei denen allgemein davon ausgegangen wird, dass sie wirtschaftlich nicht selbsttragend sind und eine öffentliche Finanzierung zumindest in der Aufbauphase die einzige realistische Option ist. (Vgl. u.a. den für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Juli 2012 erstellten Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht), Kapitel 5.5.).

3.8 In Anbetracht der Investitionskosten und der Marktunsicherheit geht der Ausschuss davon aus, dass allgemein und langfristig eine öffentliche Finanzierung der Lade-/Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe erforderlich ist. Deshalb sollten die diesbezüglichen Einschätzungen in der Mitteilung überdacht werden. Diesem Finanzierungsbedarf ist in den nun veröffentlichten Leitlinien zu finanziellen Anreizen für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge (SWD(2013) 27, nur EN) Rechnung getragen worden, und er sollte auch bei der Festlegung von Prioritäten für bspw. die Förderung von TEN-T-Vorhaben berücksichtigt werden.

3.9 Der Ausschuss stellt ferner die in Anhang II genannte, bis 2020 zu errichtende Anzahl von Ladestationen für Elektrofahrzeuge je Mitgliedstaat in Frage. In Deutschland bspw. sollen 1 503 000 Ladestationen errichtet werden, davon 150 000 öffentlich zugänglich. In dem unter Ziffer 3.7 genannten Bericht über die Umsetzung des deutschen Elektromobilitätsprogramms wird von insgesamt knapp einer Million Ladestationen für ungefähr die gleiche Anzahl Fahrzeuge ausgegangen. 150 000 davon sollen öffentlich zugänglich sein, allerdings steht die Hälfte dieser öffentlichen Ladepunkte unter dem Vorbehalt der „Prognoseunsicherheit“. Der Ausschuss schlägt daher vor, dass die Zielvorgaben in Anhang II überprüft und ein einfaches Verfahren für ihre Änderung vorgesehen werden sollte.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 Der Ausschuss stellt das in Artikel 4 Absatz 4 aufgestellte Kosteneffizienzkriterium für landseitige Stromversorgungsanlagen in Frage. Es ist nicht klar, welchen Effizienzkriterien die Kosten genügen sollen.

4.2 Der Ausschuss begrüßt die Auflage, dass alle öffentlich zugänglichen Ladestationen mit intelligenten Verbrauchserfassungssystemen ausgerüstet sein müssen. Dadurch wird die künftige Entwicklung von Funktionen wie der Auswahl von Ökostrom zum Betanken und der Einspeisung von Energie aus der Fahrzeugbatterie in das Stromnetz bei Spitzenlast erleichtert. Der Ausschuss fragt sich, ob diese Auflage nicht auch für private Ladepunkte in Betracht gezogen werden könnte.

4.3 Der Ausschuss bezweifelt, dass die Bestimmungen in Artikel 4 Absatz 8 ausreichen, um Roaming mit Elektrofahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr zu gewährleisten. Seines Erachtens sollte ernstlich überlegt werden, ob nicht eher durch eine entsprechende Verpflichtung der Mitgliedstaaten sichergestellt werden sollte, dass Roaming innerhalb der EU zu vertretbaren Kosten möglich ist.

4.4 Mit Blick auf Artikel 6 Absatz 1 und 2 einerseits und Absatz 4 andererseits hält der Ausschuss die in Anhang III Punkt 3.1 des Vorschlags auf „bis 2014“ festgesetzte Frist für die Verabschiedung technischer Normen für LNG-Tankstellen für unzulänglich, da der 0,1 %-Grenzwert für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen in SO_x-Emissions-Überwachungsgebieten (SECA) ab dem 1. Januar 2015 gilt. Damit ist die Zeit für die eigentlichen Arbeiten, von der Festlegung der Finanzierungsbedingungen ganz zu schweigen, außerordentlich knapp bemessen. Der Ausschuss schlägt deshalb vor, durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass Häfen, Reeder und Schiffsbetreiber noch rechtzeitig die Möglichkeit nutzen können, durch einen Umstieg auf LNG den 0,1 %-Grenzwert zu erfüllen, ohne Gefahr zu laufen, gegen Artikel 4 Absatz 1 der durch die Richtlinie 2012/33/EU geänderten Richtlinie 1999/32/EG zu verstoßen.

4.5 Der Ausschuss plädiert für einen Verweis – evtl. in Artikel 3 – auf die Notwendigkeit, geeignete Lösungen für die Bereitstellung einer angemessenen Infrastruktur in dünn besiedelten Gebieten zu entwickeln, wo sich eine Finanzierung ohne öffentliche Unterstützung ohnehin und auch noch nach einer Anfangsphase besonders schwierig gestalten dürfte.

4.6 Obwohl LNG sowohl aus fossilen Quellen gewonnen als auch regenerativ erzeugt werden kann, soll der Arbeitsunterlage (Punkt 1, letzter Absatz) zufolge fossiles LNG, wenn auch mit sehr guten Umweltwerten, für den Einsatz in der Schifffahrt verwendet werden. Der Ausschuss geht davon aus, dass auch die Nutzung anderer LNG-Sorten und anderer Antriebssysteme gefördert werden. Da LNG womöglich nur eine Übergangslösung ist, stellt sich die Frage, ob im Kommissionsvorschlag LNG nicht zu viel Bedeutung beigemessen wird.

Brüssel, den 22. Mai 2013

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Henri MALOSSE
