



## Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V.

(Transparenzregister-Kennnummer 01816267633-71)

### Stellungnahme zu:

#### Grünbuch. Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik.

Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB) nimmt die Möglichkeit, seine Standpunkte zur europäischen Klima- und Energiepolitik einzureichen, gerne wahr.

Der VDB begrüßt das Anliegen der EU-Kommission, die politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für den Einsatz Erneuerbarer Energieträger und die Einsparung von Treibhausgasen weiter zu entwickeln. Die Formulierung von ambitioniertem Ziele, die verbindlich verankert werden, ist von größter Wichtigkeit, um den Einsatz von Erneuerbaren Energien fortzuführen. Verlässliche politische und rechtliche Rahmenbedingungen sind die wichtigste Basis für Investitionen, Wachstum und die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen.

Die derzeitigen Rahmenbedingungen für Erneuerbare Energien im Verkehr sind von großen Unsicherheiten geprägt. Um das Vertrauen in die Sicherheit von Investitionen wieder herzustellen, sind klare, verbindliche und ambitionierte Ziele für die Zeit nach 2020 dringend geboten. Der VDB unterstützt daher ein verbindliches Ziel von 45 Prozent Erneuerbare Energien am Gesamtenergieverbrauch 2030.

Für den Verkehrssektor ist ein gesondertes Ziel von 20% Erneuerbare Energien bis 2030 zu setzen. Dieses sollte durch zusätzliche, abgestimmte Unterziele unterstützt werden. Hierzu zählen die in der Richtlinie 98/70/EG vorgesehene Dekarbonisierung von fossilen Kraftstoffen sowie ambitionierte Vorgaben zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte von Fahrzeugen. Die unterschiedlich erfolgreiche Umsetzung der derzeitigen Regelung (10 Prozent bis 2020) zeigt, dass verbindliche Zwischenziele notwendig sind, um einen kontinuierlichen Fortschritt zu gewährleisten. Die großen zeitlichen Unterschiede bei der Umsetzung zwischen den Mitgliedstaaten führen im Binnenmarkt zu Verwerfungen. Daher sind Zwischenziele im Abstand von maximal 3 Jahren zu setzen, damit die Europäische Union einen gleichförmigen Fortschritt erreicht.

Um nachhaltige Biokraftstoffe dauerhaft als eine der wichtigsten Optionen für Erneuerbare Energieträger im Verkehr zu erhalten, müssen Maßnahmen ergriffen werden, die kritische Landnutzungsänderungen effektiv verhindern. Eine Deckelung des Verbrauchs von konventionellen Biokraftstoffen ist dabei weder für die Gegenwart noch zukünftig zielführend. Eine Deckelung verhindert einen weiteren Ausbau der Biokraftstoffnutzung, ohne das eigentliche Problem von Landnutzungsänderungen in Drittländern anzugehen. Wir fordern die EU-Kommission in diesem Zusammenhang auf, bilaterale Verhandlungen mit den Regierungen der von kritischen Landnutzungsänderungen betroffenen Länder aufzunehmen, wie dies in der Richtlinie 2009/28/EG vorgesehen ist.

Mittel- und langfristige steht aus heutiger Sicht zur CO<sub>2</sub>-Minderung für den Verkehr eine begrenzte Auswahl an Maßnahmen zur Verfügung:

Steigerung der Verwendung von nachhaltigen Biokraftstoffen

Flüssige Biokraftstoffe sind besonders geeignet, um im Schwerlast- und Güterverkehr sowie in Range Extendern von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen eingesetzt zu werden. Hier gibt es praktisch keine technischen Alternativen, die eine Senkung der Emissionen ermöglichen. Daher ist es sinnvoll und mittelfristig geboten, nachhaltige Biokraftstoffe in diese Mobilitätsanwendungen zu lenken. Um die Dekarbonisierung auch für Einsatzfälle wie den Schwerlastverkehr sowie die Reichweitenverlängerung batterieelektrischer Fahrzeuge sicherzustellen, sind geeignete Politikmaßnahmen erforderlich. Hier kommen in Frage:

Anspruchsvolle THG-Flottenziele für leichte und schwere Nutzfahrzeuge, die anteilig durch den (verpflichtenden und nachzuweisenden) Einsatz nachhaltiger Biokraftstoffe erfüllt werden;  
Differenzbesteuerung: höhere Energiesteuer auf dem fossilen und niedrigere Energiesteuer auf dem Biokraftstoffanteil;

Erhöhung der Biokraftstoffquote: Quotenmengen, die nicht durch die derzeit niedrigen Beimischungen (B7, E5 und E10) erfüllt werden können, müssen durch den Einsatz höherer Beimischungen (B30) oder von Reinkraftstoff in dafür geeigneten Fahrzeugflotten (Speditionen, Firmenfahrzeuge etc.) erbracht werden;

Etablierung eines Reinkraftstoffmarktes für B100 z.B. über steuerliche Anreize bei gleichzeitiger Quotenanrechnung (z. B. Land- und Forstwirtschaft);

Einführung einer neuen Kraftstoffsorte B30 (Diesel mit 30 prozentiger Biodieselbeimischung) für Lkw. Dies könnte durch eine angemessene Steuererleichterung des beigemischten Biodieselanteils attraktiv gemacht werden. Durch eine Nachversteuerung bei der Quotenanrechnung sind Steuerausfälle ausgeschlossen. Zudem wäre die Schaffung der technischen Voraussetzungen (Normung, Fahrzeugfreigaben) notwendig.

Steigerung des Anteils elektrisch betriebener Fahrzeuge, die mit erneuerbarem Strom geladen werden; Kombination mit nachhaltigen Biokraftstoffen

Elektrofahrzeuge sind insbesondere für den Individualverkehr in Städten geeignet. Für den Güter- und Schwerlastverkehr ist diese Antriebsform auch langfristig keine Alternative. Um die Reichweite von Elektrofahrzeugen zu erweitern und diese auch außerhalb von urbanen Zentren einsetzbar zu machen, ist der Einsatz von so genannten Range Exttern eine Lösung. Der Betrieb dieser Zusatzmotoren muss durch den Einsatz von nachhaltigen Biokraftstoffen (höhere Beimischungen – etwa B30 – oder Reinkraftstoffe wie B100 und E85) emissionsarm gestaltet werden. Ein Verzicht auf eine maßgebliche THG-Reduzierung beim Verbrennungsmotor-Anteil wäre nicht sachgerecht und unglaubwürdig.