

**Biofuel issues in the new legislation on the promotion of renewable energy - Public consultation exercise, April – May 2007;
Stellungnahme**

Wien, 19. Juni 2007

Zu Frage 1: How should a biofuel sustainability system be designed?

Der in der Frage 1 aufgezeigte Weg zu einer nachhaltigen Produktion von Biotreibstoffen ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings weisen wir darauf hin, dass die landwirtschaftliche Produktion in Österreich, wie in den anderen Mitgliedsstaaten auch, den Regeln der Cross Compliance unterworfen ist. Aus unserer Sicht sind diese Regelungen vollkommen ausreichend, um eine „Zertifizierung“ der Nachhaltigkeit aus den solcherart produzierten Biokraftstoffen zu gewährleisten. Nicht umfasst sind in diesem Regelwerk die CO₂-Bilanz der landwirtschaftlichen Produktion bzw. der weiteren Verarbeitung zu Biokraftstoffen. Diesbezüglich ist es durchaus überlegenswert, eigene Kriterien, die EU-weit einheitlich sind, zu entwerfen und festzulegen. Des Weiteren ist es erforderlich, dass zu den Nachhaltigkeitskriterien (z.B. der CO₂-Einsparung) und der Verminderung des Treibhausgasausstoßes vielmehr auch andere Kriterien wie z.B. soziale Standards der in der Produktion beschäftigten Menschen in die Bewertung miteinbezogen werden. Wir verweisen außerdem auf die Einführung der verpflichtenden Einhaltung von adäquaten bzw. mit Cross Compliance vergleichbaren Regeln in Drittstaaten, sofern diese Biokraftstoffe in die EU importieren und selbige auf die Erfüllung der Beimischungsziele angerechnet werden sollen. Wenn trotz allem neue Systeme zur Zertifizierung der nachhaltigen Erzeugung von Rohstoffen zur Biokraftstoffproduktion eingeführt werden, so ist zu gewährleisten, dass diese Systeme zum Einen keinen wesentlichen Mehraufwand an Bürokratie für die Landwirte und zum Anderen die Durchführung bzw. die Handhabbarkeit der Systeme möglichst einfach ist und dies auch in Zukunft gewährleistet bleibt.

Im Weiteren ist darauf zu achten, dass durch den vermehrten Anbau von Rohstoffen zur Biokraftstoffproduktion die Artenvielfalt erhalten bleibt. Hierzu würde sich speziell für Drittstaaten die Einhaltung der Rio-Abkommen zum Artenschutz zur Zertifizierung anbieten. Grundsätzlich ist es ein Faktum, dass landwirtschaftliche Produktion immer einen Einfluss auf Naturkreisläufe hat und somit auch auf die Biodiversität. Keinesfalls könnten wir daher einen Vorschlag unterstützen, der die Bioenergieproduktion im Nahebereich von Gebieten mit außerordentlicher Biodiversität behindert (... to land that is adjacent to land uses associated with exceptional biodiversity). Allein der Begriff „außerordentliche Biodiversität“ ist dermaßen undefiniert, dass er zu einem regelrechten Verhinderungskriterium aufgebaut werden könnte.

Zu Frage 2: How should overall effects on land use be monitored?

Auch hier ist wiederum Cross Compliance als eine geeignete Basis anzusehen. Bei der Rohstoffproduktion für Biotreibstoffe in Europa gibt es dadurch keine im Vergleich zur Nahrungs- oder Futtermittelproduktion abweichenden Umwelteffekte. Eine Zunahme der Flächennutzung kann nur auf jenen Flächen stattfinden, die grundsätzlich auch als Ackerflächen geeignet sind. Das sind im Wesentlichen Bracheflächen, die zur Vermeidung von Überschussproduktion aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen wurden, aber in der Vergangenheit sehr wohl bereits als Ackerflächen genutzt wurden. Auch für diese Flächen kommen die Regelungen von Cross Compliance zur Anwendung. Der Umbruch von Grünland ist auf Grund von Cross Compliance nur in beschränktem Ausmaß möglich. Zur Flächenkontrolle gibt es im Rahmen der GAP in Österreich das Integrierte Verwaltungs- und Kontrollsystem. Die Problematik der Flächenverdrängung für die Biotreibstoffproduktion (Rodung etc.) stellt sich vielmehr außerhalb der EU (Asien, Südamerika). Dort sollte mit einem Zertifizierungs- und Monitoringsystem gewährleistet werden, dass Biotreibstoffe bzw. deren Rohstoffe nach nachhaltigen Kriterien erzeugt werden.

Wir schlagen darüber hinaus vor, dass in Anbetracht der politischen Vorgaben der in der EU mobilisierbare Anteil der Fläche für Bioenergieproduktion erhoben wird.

Zu Frage 3: How should the use of second-generation biofuels be encouraged?

Die Definition von Biokraftstoffen der zweiten Generation sollte auf Basis der Technologie erfolgen. Um Biokraftstoffe der zweiten Generation zu forcieren müsste in erster Linie die Forschung und Entwicklung in diesem Bereich ausgebaut werden. Es stellt sich jedoch die grundsätzliche Frage, ob Biokraftstoffe der zweiten Generation tatsächlich essentielle Vorteile im Vergleich zu jenen der ersten Generation bieten. Durch die vollständige Nutzung der Biomasse ergeben sich naturgemäß Vorteile hinsichtlich Bioenergie-Nettoertrag pro Flächeneinheit. Allerdings ergeben sich auch Nachteile wie z.B. hohe Logistikkosten durch den Transport großer Mengen an Biomasse und hohen Energieinput bei der Konversion. Zu beachten ist auch der Aspekt, dass durch die Verwendung der gesamten Biomasse die Kohlenstoffkreisläufe der Böden langfristig negativ beeinflusst werden können. Im Rahmen der Etablierung von Nachhaltigkeitskriterien müsste dies bei Biotreibstoffen der zweiten Generation Berücksichtigung finden.

Aus unserer Sicht ist es jedoch strikt abzulehnen, dass in puncto steuerliche Betrachtung der Biokraftstoffe bzw. Anrechenbarkeit auf die Erfüllung der Beimischungsziele eine Unterscheidung zwischen Kraftstoffen erster und zweiter Generation vorgenommen wird. Grundsätzlich sollten auch für Kraftstoffe der zweiten Generation Nachhaltigkeitskriterien, vergleichbar mit den Bestimmungen der Cross Compliance, zur Anwendung kommen.

Zu Frage 4: What further action is needed to make it possible to achieve a 10 % biofuel share?

Dafür sind in erster Linie Anpassungen bei den entsprechenden Kraftstoffnormen wichtig. Die Norm für Ottokraftstoffe EN 228 müsste dahingehend angepasst werden, dass die Beimischung von Bioethanol bis zu 10 % kennzeichnungsfrei möglich ist. Ein eigener Kraftstoff E 10 in der Biokraftstoffrichtlinie erscheint nicht sinnvoll, da dadurch eine eigene Logistikschiene aufgebaut werden müsste. Auch der höchstzulässige Sauerstoffgehalt müsste auf mind. 4 % angehoben werden, damit zusätzlich zur Beimischung von Bioethanol noch die Beimischung von ETBE möglich ist.

Ebenso soll die Norm für Dieselmkraftstoffe EN 590 dahingehend angepasst werden, dass die Beimischung von 10 % Biodiesel kennzeichnungsfrei möglich ist. Biodieselmkraftstoffe sollten jedenfalls auch die Norm EN 14214 einhalten müssen, da es andernfalls zu einem starken Anstieg des Imports von Biodieselmkraftstoffen aus Drittländern, die unter fragwürdigen Bedingungen erzeugt wurden und meist auch von minderer Qualität sind, kommen könnte. Darüber hinaus sollte eine EU-weit einheitliche Norm für E 85 geschaffen werden. Eine notwendige zügige Umstellung der PKW-Flotte könnte mittels besonderer steuerlicher Anreize z.B. im Rahmen eines degressiven „Umstiegmodells“ realisiert werden.