

1. How should a biofuel sustainability system be designed?

Die Versorgungssicherheit ist auch in diesem Bereich von zentraler Bedeutung.

Dabei ist zu beachten, dass sich die EU durch einen verstärkten Import von Biokraftstoffen zukünftig nicht in jene Abhängigkeit begibt, die sie momentan bei den fossilen Energieträgern beklagt. Weiters steigt dadurch das Risiko einer Benachteiligung von EU-Unternehmen, zumal viele Nicht-EU-Exporteure (Südamerika, Südost-Asien, etc.) über keine funktionierenden bzw. zuverlässigen Kontrollmechanismen verfügen. Es muss sichergestellt sein, dass bei Importen alle Transport-Emissionen in einer Gesamt-Berechnung voll in Ansatz gebracht werden.

BOX 1 POSSIBLE ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY CRITERIA FOR BIOFUELS

Als Kriterium für Nachhaltigkeit müssen neben Treibhausgas-Emissionen auch alle anderen Emissionen bzw. gesundheitsrelevanten Faktoren (Lärm, Staub, Kontaminationsrisiken, etc.) berücksichtigt werden. Besonders Standards in Punkto Feinstaub, NO_x, etc. muss ein nachhaltiges System ebenso sicherstellen wie Eindämmung von THG-Emissionen.

G:\Stellungnahmen\Stellungnahme FGW EK-Konsultation Biokraftstoffe an EK.doc

Seite 2

In den Betrachtungen ist sicherzustellen, dass sämtliche Transport-Emissionen des jeweiligen Treibstoffes voll berücksichtigt und nicht über Durchschnitts- oder Pauschalwerte verwässert werden. Gerade bei den „Nachhaltigkeits-Kriterien“ 2 und 3 ist zudem zu bezweifeln (bzw. durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen), dass in Nicht-EU-Ländern dieselben Standards gelten und zuverlässig und kontrollierbar angewandt werden.

Um ein wirklich nachhaltiges System zu gestalten, ist die Flächeneffizienz der einzelnen erneuerbaren Kraftstoffe dringend als wesentliches sustainability criterion aufzunehmen. Nur jene Technologien, die aus einem Mindestmaß an Anbaufläche die besten Erträge in Form von Energie bzw. gefahrenen Kilometern gewährleisten, bieten nachhaltige Zukunftsoptionen. Daher ist die Flächeneffizienz unbedingt als Kriterium aufzunehmen.

3. How should the use of second-generation biofuels be encouraged?

Frage 3.1:

How should second-generation biofuels be defined? Should the definition be based on: a) the type of raw materials from which biofuels are made? b) the type of technology used to produce the biofuel? c) other criteria?

Die Ansätze a) und b) sind als Definitionskriterien ungeeignet, da sie nur auf unwichtige Formalitäten, und nicht auf die Zielerreichung ausgerichtet sind. Die Definition sollte zielorientiert formuliert sein und folgenden Kriterien Rechnung tragen:

Nachhaltigkeit, Flächeneffizienz, Versorgungssicherheit, Umweltfreundlichkeit durch wenig Gesamt-Emissionen, geringer Energieeinsatz bei Anbau, Transport und Umwandlung/Herstellung, stufenlos mischbar etc.

Als eine der wichtigsten Motivationen zur Förderung von Biokraftstoffen wird häufig ihr geringer CO₂-Ausstoß angeführt. Es muss aber generell auf das Emissions-Reduktions-/ Vermeidungspotenzial eines Biotreibstoffes abgestellt werden, neben den CO₂-Emissionen müssen daher auch die anderen Treibhausgas- und Schadstoff-Emissionen in die Bewertung einfließen. Die Erfassung der Emissionen muss bereits bei der Herstellung von Kraftstoffen beginnen. Dies gilt auch analog für die Fragen 3.2. und 3.3 (nicht nur „greenhouse gas saving“ berücksichtigen).

Biomethan bietet schon jetzt die Vorteile der Biokraftstoffe der „zweite Generation“. Wie ein Vergleich der Umweltbilanzen von Biokraftstoffen durch den Bundesverband Erneuerbare Energie (EEV) zeigt, ist Biogas der effizienteste Biokraftstoff bezüglich der

Seite 3

Flächenproduktivität und der Reduktion der Treibhausgase. Die Nutzung von Biogas ist auch hinsichtlich geschlossener Nährstoffkreisläufe sehr vielversprechend.¹

Die größte Effizienz (Wirkungsgrad) ergibt sich bei der Aufbereitung von Biogas auf Erdgasqualität und der Einspeisung ins Erdgasnetz. Die Vorteile von Biomethan im Sinn der oben genannten Kriterien sind:

- Wegen der Aufbereitung auf Erdgasqualität ist das Mischverhältnis von Biomethan und Erdgas nach oben technisch nicht begrenzt. Die EU-Ziele können durch die Beimischung erreicht werden, ohne dass Kraftstoffnormen geändert werden müssten;
- Die bestehende Betankungsinfrastruktur (Erdgastankstellen) kann genutzt werden, daher keine zusätzlichen Investitionen für Parallelstrukturen notwendig;
- Da die ganze Pflanze genutzt wird, sind sehr hohe Energieerträge pro Hektar möglich (Stichwort Flächeneffizienz);
- Da Biomethan auch aus Zwischenfrüchten gewonnen werden kann, besteht auch die Möglichkeit der gleichzeitigen Produktion von Nahrungsmittel und Energie;
- Biomethan hat ein großes mengenmäßiges Potenzial;
- Verschiedenste Einsatzstoffe (Gras, Gülle, Mais, Bioabfall,...) sind nutzbar
- Biomethan ist energetisch gesehen besonders günstig, da nur wenig Energieeinsatz für die Herstellung von Methan aus Biogas erforderlich ist.

Biomethan ist eine sichere und erprobte Technik. Bio-Fahrzeuge gehören zur normalen Angebotspalette mehrerer KfZ-Hersteller.

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

Frage 4.1: Should the legislation include measures to ensure that diesel containing 10% biodiesel (by volume) can be placed on the market, and is in fact placed on the market?

Antwort: Nein, es wäre falsch, Systeme, die nicht zukunftstauglich sind (wegen des sehr hohen Energieeinsatzes bei der Herstellung, der Gesamtemissionsbetrachtung und der geringeren Flächeneffizienz etc), politisch weiter zu "pushen", nur um formale Ziele kurzfristig zu erfüllen. Dadurch würde die Entwicklung besserer Alternativen (wie Biomethan) nur zurückgedrängt bzw. verzögert.

1 http://www.bee-ev.de/uploads/Umweltbilanzen_Biokraftstoffe_Vergleich_BEE.pdf
Seite 4

Frage 4.2: Should the legislation include measures to encourage the use of ethanol and biodiesel in high blends?

Antwort: Nein. Da die Anhebung der Beimischquoten für Biodiesel und Ethanol aus mehreren Gründen (geringe Energieerträge pro Hektar, direkte Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion, Kraftstoffnormen müssen geändert werden, Auswirkungen auf Fahrzeugemissionen usw.) nicht optimal erscheint, sollten stattdessen die unter Frage 4.3 geforderten Rahmenbedingungen und Maßnahmen zu Forcierung von Biomethan als Kraftstoff sofort umgesetzt werden.

Frage 4.3: Should the legislation include measures to encourage the use of biomethane, methanol and DME in transport?

Antwort: Ja. Dies ist bei Biomethan gerechtfertigt, weil Biomethan die höchste Flächeneffizienz aller Bio-Kraftstoffe aufweist und keine Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion darstellt. Es ist erforderlich, weil die Patt-Situation zwischen dem Ausbau der Infrastruktur (insbesondere Tankstellen, aber auch Fahrzeugausrüstung) und der

Akzeptanz bei den Verbrauchern beseitigt werden muss. Gegenwärtig warten viele potentielle Kunden mit dem Kauf eines Fahrzeugs bis eine ausreichend dichte Infrastruktur zur Verfügung steht, während die Infrastrukturanbieter das Investitionsrisiko nur bei entsprechender hoher erwarteter Nachfrage auf sich nehmen wollen.

Die Maßnahmen sollen – über den ökologischen Effekt hinausgehenden - zusätzlichen Mehrwert für den Kunden schaffen. Dabei ist gedacht an:

1)

ROHMATERIAL Förderung der Forschung zur Erhöhung der Effizienz der Produktion von Biogasrohstoffen (Pflanzenwahl, Fruchtfolge, Fermentierungsprozesse etc.)

2)

VERBESSERUNG DER AUFBEREITUNGSTECHNOLOGIE Förderung der Forschung mit dem Ziel, die Kosten der Aufbereitung massiv zu senken

3)

INVESTITIONSFÖRDERUNG für die Errichtung von Biogas- u. Aufbereitungsanlagen

4)

SCHWERPUNKTPROGRAMM ZUR FÖRDERUNG VON (BIO-)CNG FAHRZEUGEN UND ZUR ERHÖHUNG DES MARKTDURCHDRINGUNGSGRADES

a)

Impulsprogramm in Form von adäquaten Förderungen für neu angeschafften CNG-PkW, auch für den kommunalen Bereich.

b)

Zur Forcierung von Biomethan als Kraftstoff bedarf es im CNG-Bereich (Erdgas als Kraftstoff) einer Impulsförderung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, wobei insbesondere auch an die technologische Weiterentwicklung von LKW- und Busmotoren etwa für den kommunalen Bereich (zB Straßenverkehr- und

Seite 5

Müllfahrzeuge, Busse im öffentlichen Verkehr) sowie an die Weiterentwicklung der Reichweitenerhöhungen von CNG-Fahrzeugen (zB höhere Betankungsdrücke, neue Strukturspeichersysteme) zu denken ist. Damit können die positiven Umwelteigenschaften von CNG-Fahrzeugen noch weiter gesteigert werden und das volle Potential von Biomethan/Bio-CNG (80% Erdgas und 20% Biomethan) als Kraftstoff gehoben werden.

c)

Festschreibung eines Mindestanteils von CNG-Fahrzeugen (zum Betrieb mit Bio-CNG) bei öffentlichen Beschaffungen für Fuhrparks.

d)

Förderungen für CNG-Fahrzeuge in Form von Ausnahmeregelungen wie:

-

Befreiung von Parkgebühren in städtischen Kurzparkzonen aufgrund der geringeren Emissionsbelastung

-

Befreiung vom Feinstaub-Fahrverbot

-

Nutzung von Bus- bzw. Taxi-Fahrstreifen

-

Befreiung von der Autobahn-Vignette

5)

STEUERLICHE MAßNAHMEN

•

Schaffung von Investitionssicherheit durch langfristige Zusicherung der reduzierten Energiebesteuerung von Erdgas als Kraftstoff (CNG)

- Befreiung des Bio-CNG sowie reinen Biogases von der Energiebesteuerung
- Reduzierung des Umsatzsteuersatzes auf 10 Prozent für CBG (Compressed Biogas) und Bio-CNG (erfordert Änderung der RL 2006/112/EG über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem)
- Entfall der NOVA für CNG, CBG und Bio-CNG Fahrzeuge und Senkung der Kfz-Steuer („motorbezogenen Versicherungssteuer“)

Frage 4.6: More generally, what role should taxation play in the promotion of biofuels (considering different situations such as low blends, high blends and second-generation biofuels)?

Zu den steuerlichen Maßnahmen siehe Frage 4.3, Punkt 5.

Seite 6

Resümierend ist hervorzuheben, dass Biomethan den plausibelsten Weg zur Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit darstellt und deshalb politisch und steuerlich gefördert werden muss.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen und stehen für Fragen jederzeit gerne zur Verfügung.