

Question 1.1:

Die angeführten Maßnahmen sind machbar, bedürfen jedoch eines hohen administrativen Aufwands. Zudem ist nach dieser Listung der Maßnahmen keineswegs klar, welche Messgrößen sinnvoll für eine Bewertung erscheinen und wie ein Supervisionsprozess tatsächlich aussehen könnte.

Ebenso sind Maßnahmen zu begrüßen, dass produzierter Biokraftstoff, der nicht gewissen Normen und Rahmenbedingungen entspricht, grundsätzlich von fiskalischen Erleichterungen ausgenommen sein soll.

Question 1.2:

Die administrativen Belastungen, die ein derartiges System mit sich bringt, sind ohne Festlegung der akkordierten Systematiken und Regelwerke kaum abschätzbar.

Question 1.3:

Grundsätzlich ist jede messbare Einsparung an emittierten Klimagasen, die aus einer nachweislichen Verwendung von biogenen Treibstoffen hervorgehen, zu akzeptieren.

Bei den „default values“ zeichnet sich ein enorm komplexes System der Zertifizierung unabhängig von den verschiedenen Verifizierungssystemen ab.

Die erforderlichen Nachweise entlang der gesamten Wertschöpfungskette (Produktion von Raps, Verarbeitung zu Öl, Logistik der Verbringung und Umesterung) können nur zu marginalen Teilen von Biodieselproduzenten erbracht werden. Eine flexible Anpassung der Besteuerung des Endproduktes ist notwendig. Es muss daher entlang der gesamten Wertschöpfungskette eine lückenlose Erfassung der relevanten Kriterien stattfinden. Biodieselproduzenten können diesen Nachweis keinesfalls alleine erbringen.

Question 1.4

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass das gesamte EU-weite Flächenpotential in erster Linie nach den notwendigen Beimischungsbedarf an biogenen Stoffen klassifiziert und hiernach nach Risikogesichtspunkten bzw. ökologischen Vorgaben eingeteilt werden soll. Nach dieser Differenzrechnung ist ersichtlich, ob aus dieser Einengung mögliche Produktionsengpässe latent bestehen oder ob selbige vernachlässigbar sind. Im Falle von Engpässen sollte evaluiert werden, ob die ökologischen Effekte mit zusätzlichen Importen an Rohstoffen bzw. mit einer möglichen Untererfüllung der Quote vereinbar sind.

Hinsichtlich des Kriteriums „carbon stock“ ist anzumerken, dass es sich hierbei aufgrund der Beschaffenheit der Böden (bspw. Torfgebiete, feuchte Wiesen, etc.) um Gebiete handelt, die aus pflanzenbautechnischer Sicht ohnedies nur schwer für den Anbau von bspw. Ölfrüchten geeignet wären. Die zusätzliche Freisetzung von schädlichen Klimagasen aus einer Umarbeitung dieser Böden ist daher zu relativieren.

Question 1.6

Was als außergewöhnliche Biodiversität zu definieren ist, muss sich aus einschlägigen Gutachten zu Fauna und Flora ableiten lassen, wenngleich dies im Wesentlichen unberührte Naturstränge und eher weniger genutzte Anbauflächen, Stilllegungsflächen oder Brachland betreffen würde.

Question 2.1

Grundsätzlich gibt es keine Einwände, dass über die Verwendung, Widmung und künftige Verwendung von freien Flächen in regelmäßigen Abständen Berichte erstellt werden.

Question 2.2

Eine indirekte Koppelung der Produktion von Biodiesel auf verfügbaren Flächen zu zentralen Fragen der Gestaltung von Lebensräumen erscheint überzogen. Hier gilt zu berücksichtigen, dass eine Ausweitung von Anbauflächen zu einem geänderten Migrationsverhalten und vice versa führen kann.

Question 3.1

Da die Einteilung von Biotreibstoffen in 1. 2. und (3.) Generation kein „terminus technicus“ im ursprünglichen Sinn ist wird es immer wieder Graubereiche bezüglich dieser Einteilung geben.

Question 3.2

Hinsichtlich der Promotion von Biotreibstoffen der 2. Generation ist anzumerken, dass sich diese erst in einem frühen Entwicklungsstadium befinden.

Question 3.3

Die Kommission muss danach trachten, einheitliche Regeln für Biokraftstoffe aller Generationen innerhalb der EU zu schaffen.

Question 4.1

Von der Kommission sind klare Anstrengungen dahingehend erforderlich, dass der Prozess zur Neunormung der EN 590 für eine Beimischung von 10% Biodiesel rasch abgeschlossen wird. Bzgl. der Erreichung der verbindlichen Beimischquoten bis zum Jahr 2020 ist generell zu berücksichtigen, dass der europäische Markt eine Dieselnknappheit und einen Benzinüberschuss aufweist. Anstrengungen sind erforderlich, dass weniger Dieseltreibstoffe zur Deckung des EU-Bedarfes importiert werden und erhöhte Beimischungen von Biodiesel erfolgen dürfen.

Question 4.2

Bei der Einführung zusätzlicher neuer Treibstoffsorten bestehen große Bedenken. Sie dienen nicht dem Ziel, die Kraftstoffspezifikationen europaweit zu harmonisieren. Der vermehrte Gebrauch von Biotreibstoffen sollte einhergehen mit der Standardisierung von Treibstoffen für den Straßentransport und nicht in eine Aufspaltung in unterschiedliche Treibstoffqualitäten führen. Im Übrigen sollte die Frage, ob Treibstoffe mit höherer Zumischung an Bio-Komponenten vermarktet werden können, primär von der Kfz-Industrie beantwortet werden.

Question 4.5

Grundsätzlich ja, es darf aber bei den herkömmlichen Treibstoffen Benzin und Diesel nicht zu zusätzlichen Treibstoffsorten (nicht E 5 und E10, nicht B5 und B10) kommen.

Question 4.6.

Eine Festlegung von steuerlichen Anreizen sollte sich nach den tatsächlichen Marktgegebenheiten und nach den tatsächlichen Gestehungskosten der Produkte richten. Mit den bereits bestehenden und verpflichtenden Über/Unterkompensationsrechnungen ist ein funktionsfähiges Instrumentarium voll eingerichtet, welches aber transparenter und vor allem realitätsnäher gestaltet werden müsse.