

---

## **Konsultation zum Grünbuch „Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030“ Stellungnahme des BDB<sup>e</sup>**

Eine konsistente und kontinuierliche Politik ist erforderlich, um die Ziele der EU in den Bereichen Klima und Energie zu erreichen. Daher begrüßt die deutsche Bioethanolwirtschaft ausdrücklich, dass sich die EU-Kommission bereits jetzt mit den Klima- und Energiezielen bis zum Jahr 2030 befasst.

Die für das Jahr 2020 formulierten Ziele einer Senkung der Treibhausgas-Emissionen in der EU um 20 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 sowie einer Deckung von 20 Prozent des Endenergieverbrauchs der EU durch erneuerbare Energien werden aller Voraussicht nach erreicht. Dies unterstreicht die Bedeutung rechtsverbindlicher Vorgaben. Zudem hat sich die Kombination aus Treibhausgas-Einsparung, erneuerbaren Energien und Energieeffizienz bewährt.

Die Unternehmen der deutschen Bioethanolwirtschaft schaffen grüne Jobs in strukturschwachen Regionen, verringern den CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Verkehrs und tragen zur Energiesicherheit sowie zur Reduzierung der Importabhängigkeit von fossilen Rohstoffen bei. Gleichzeitig sind sie Innovationstreiber in einer Hightech-Branche. Die Rahmenbedingungen müssen es der Bioethanolbranche in der EU weiterhin ermöglichen, zur ambitionierten Klima- und Energiepolitik beizutragen.

### **Zielvorgaben**

Am wirkungsvollsten ist eine Kombination rechtsverbindlicher Mindestziele zur Treibhausgas-Minderung, zu erneuerbaren Energien und zu Energieeffizienz. Diese sollten möglichst konkret auf die Sektoren heruntergebrochen werden.

Ein entscheidender Teilsektor für die Erreichung der Ziele ist der Verkehr. Dort werden rund 30 Prozent der Treibhausgas-Emissionen in der EU verursacht. Darüber hinaus ist die Abhängigkeit von fossilen Energieimporten besonders hoch.

Für die Energiewende im Verkehr müssen verschiedene Strategien ineinander greifen: Verbrauchssenkung, Biokraftstoffe, alternative Antriebe und intelligente Mobilitätskonzepte schließen sich nicht aus, sondern sollten sich ergänzen. So sind die bereits festgelegten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge nicht ausreichend, um notwendige Wachstumsimpulse für erneuerbare Energien zu setzen. Aus unserer Sicht ist im Verkehrssektor ein Zusammenspiel von Zielen zu Treibhausgas-Minderung, zu erneuerbaren Energien und Effizienzanforderungen an Fahrzeuge elementar.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass Biokraftstoffe die einzige heute verfügbare Alternative zu fossilen Kraftstoffen im Pkw-Sektor ist. Der langsam voranschreitende Ausbau alternativer Antriebsformen kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Verbrennungsmotor auf absehbare Zeit dominieren wird. Auch neue Hybridantriebe mit Benzinmotor werden in Zukunft Ottokraftstoff verbrauchen. Das mit der EU-Biokraftstoffpolitik formulierte Ziel der Verringerung der Abhängigkeit von Energieimporten lässt sich ausschließlich mit in Europa erzeugtem Bioethanol erreichen.

### **Wettbewerbsfähigkeit und Versorgungssicherheit**

Entscheidend für die Schaffung von Arbeitsplätzen, Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit ist Investitionssicherheit. Es geht dabei nicht ausschließlich um neue mittel- und langfristige Ziele, sondern auch die Fortführung von begonnener Politik. Die RI. 2009/28/EG und RI. 2009/30 haben klare Ziele für den Verkehrssektor formuliert, auf deren Grundlage Unternehmen investiert haben. Unsere Mitgliedsunternehmen erreichen durch modernste Technik bereits heute eine Treibhausgas-Einsparung von mehr als 50 Prozent. Allein mit der Verwendung der deutschen Bioethanolproduktion konnten im Jahr 2012 mehr als 700.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente eingespart werden. Nach nur drei Jahren hat die Kommission im Jahr 2012 einen Vorschlag zur Überarbeitung dieser Richtlinien vorgelegt, der bei einer unveränderten Umsetzung nicht weniger als eine vollständige Kehrtwende in der Biokraftstoffpolitik bedeuten würde. Diese Diskussion verunsichert nicht nur die Biokraftstoffhersteller, sondern hemmt auch Investitionen in andere Erneuerbare-Energien-Branchen.

Die deutsche Bioethanolwirtschaft bedauert, dass in der Diskussion um eine Überarbeitung der Energiesteuer-Richtlinie auf eine Unterscheidung in eine CO<sub>2</sub>-abhängige Steuer und eine allgemeine Energieverbrauchssteuer verzichtet wird. Dadurch werden die verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht direkt berücksichtigt und wird die Chance vertan, einen wirtschaftlichen Anreiz zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen zu setzen. Die derzeitige Regelung hat in

Deutschland zur Folge, dass auf den Energiegehalt bezogen zum einen Ottokraftstoff höher besteuert wird als Dieselmotorkraftstoff. Zum anderen wird Bioethanol höher besteuert als Ottokraftstoff. Sachliche Gründe hierfür sind nicht gegeben. Daher sollte die energiebezogene Besteuerung von Otto- und Dieselmotorkraftstoff angeglichen werden, in jedem Fall jedoch sollten energiebezogen identische Steuersätze für Bioethanol und Ottokraftstoff eingeführt werden.

Unter dem Aspekt der Wettbewerbsfähigkeit ist dringend erforderlich, dass die hohen Umwelt- und Sozialstandards bei der Biokraftstoffherstellung in der EU auch in Drittländern Anwendung finden. Ebenfalls zu berücksichtigen ist, dass der weltweit größte Bioethanolhersteller, die USA, von deutlich niedrigeren Energiekosten profitiert. Aufgrund höherer Steuern und Abgaben sowie des CO<sub>2</sub>-Emissionshandels sind die Kosten für die benötigte Prozessenergie in der EU höher.

### **Kapazitäten und Lastenteilung**

Die Erneuerbaren-Energie-Träger im Verkehrssektor sind für positive volkswirtschaftliche Effekte verantwortlich und nicht als Belastung für die Mitgliedstaaten zu betrachten. Das Wirtschaftsforschungsinstitut WifOR hat für eine Bioethanolanlage in Sachsen-Anhalt ermittelt, dass diese ein wichtiger Multiplikator für die ökonomische Wertschöpfung in der Region ist.<sup>1</sup> Gerade für die langfristige Einkommenssicherung im ländlichen Raum hat die Bioethanolproduktion in der EU eine große Bedeutung.

Zu beachten ist außerdem, dass die Verwertung von Futtergetreide und Industrierüben nicht mit der Herstellung des Bioethanols endet. Aus Pflanzenbestandteilen wie Proteinen, Fasern oder Fetten werden verschiedene hochwertige Nebenprodukte gewonnen. Und das in großem Umfang: So entsteht bei der Herstellung von jedem Liter Bioethanol aus Getreide zusätzlich 1,0 bis 1,2 Kilogramm Proteinfutter. Angesichts des Eiweißdefizits und des notwendigen Imports von Soja aus Südamerika ist die Herstellung von Nebenprodukten ebenfalls ein Beitrag zur Senkung der Importabhängigkeit der EU.

Aktuell nutzen die deutschen Bioethanolhersteller lediglich rund zwei Drittel ihrer Kapazitäten. Damit verfügt die deutsche Bioethanolbranche über zusätzliche Produktionspotenziale.

Die auf Grundlage der derzeitigen Kraftstoffnormen möglichen Beimischungsgrenzen für Bioethanol sind noch nicht in allen Mitgliedstaaten voll ausgeschöpft. Wir begrüßen, dass das Europäische Komitee für Normung (CEN) derzeit einen technischen Bericht zu E20 und E25 verfasst.

---

<sup>1</sup> WifOR Darmstadt 2013, Die ökonomische Bedeutung der Bioethanolproduktion der CropEnergies-Gruppe in Deutschland. Die CropEnergies Bioethanol GmbH in Zeitz. URL: [http://www.wifor.de/tl\\_files/wifor/publikationen/130430%20oekonomische%20Bedeutung%20CropEnergies%20Bioethanol%20GmbH.pdf](http://www.wifor.de/tl_files/wifor/publikationen/130430%20oekonomische%20Bedeutung%20CropEnergies%20Bioethanol%20GmbH.pdf).