

# Position der deutschen Biokraftstoff-Wertschöpfungskette zum Vorschlag der EU-Kommission für eine Novelle der Erneuerbaren Energien Richtlinie (RED II)

vertreten durch:

Bundesverband der Deutschen Bioethanolwirtschaft e.V. (BDBe)  
Deutscher Bauernverband e.V. (DBV)  
Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V. (UFOP)  
Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e.V. (VDB)  
Verband der ölsaatenverarbeitenden Industrie in Deutschland e.V. (OVID)



Berlin, März 2017

## Grundsatz: Für nachhaltige Biokraftstoffe aus der Landwirtschaft

*Biokraftstoffe erbringen heute einen Beitrag von etwa 5 Prozent zum Energieverbrauch im Verkehrssektor (2015: 31,6 Mrd. Kilowattstunden). Hiermit werden jährlich etwa 6,7 Mio. t CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden. Biokraftstoffe sind heute der wichtigste erneuerbare Energieträger im Verkehr; der Beitrag des erneuerbaren Stroms liegt bei etwa einem Neuntel der Biokraftstoffe (3,7 Mrd. KWh p.a.). 2015 wurden 2,1 Mio. t Biodiesel, 1,2 Mio. t Bioethanol, 50 Mio. Kubikmeter Biomethan sowie noch etwa 2.000 t Pflanzenöl als Biokraftstoff verwendet.*

Die deutsche Land- und Biokraftstoffwirtschaft bekennen sich zur Nachhaltigkeit und zur stetigen Verbesserung der Treibhausgas (THG)-Bilanz von Biokraftstoffen. 2015 konnten die THG-Emissionen um durchschnittlich mehr als 70 % im Vergleich zu Diesel bzw. Benzin reduziert werden. Mit Nutzungskaskaden und der Verwertung von Koppelprodukten lassen sich Ernährung, Lieferung von Bioenergie und stoffliche Nutzung bestmöglich verbinden. Die Nutzungsketten Raps-Biodiesel-Rapsschrot oder Zuckerrübe/Getreide-Ethanol-DDGS sind hierfür exemplarisch. Die Koppelprodukte aus der Verarbeitung von Anbaubiomasse zu Biokraftstoffen liefern einen bedeutenden Beitrag zur heimischen Versorgung mit Eiweißfuttermitteln und tragen damit erheblich zur Wertschöpfung in ländlichen Regionen bei. Die verstärkte Nutzung von Reststoffen und Nebenprodukten kann dies ergänzen, aber nicht ersetzen.

## Der Vorschlag der EU-Kommission

Der Richtlinienvorschlag vom 30.11.2016 sieht im Verkehrsbereich den Umstieg auf sog. fortschrittliche Kraftstoffe (Advanced Renewable Fuels) mittels einer Mindestquote vor. Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse (sog. konventionelle Biokraftstoffe) können nicht auf diese

Quote angerechnet werden. Stattdessen dürfen sie nur bis zu einem Anteil von 3,8 % der Energie im Verkehr auf das Gesamtziel der EU für Erneuerbare Energien angerechnet werden. Eine Fortsetzung der in Deutschland praktizierten Umsetzung über eine technologieoffene Pflicht zur Senkung von THG-Emissionen im Mobilitätssektor (gemäß Kraftstoffqualitätsrichtlinie) ist nicht vorgesehen.

### **Bewertung des Kommissionsvorschlages**

- Die Verbände unterstützen eine ausgebaute Förderung fortschrittlicher Biokraftstoffe, lehnen ein Auslaufen der Förderung von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse aber strikt ab. Der Vorschlag führt zu einem wieder wachsenden Anteil fossiler Kraftstoffe, weil weder fortschrittliche Kraftstoffe noch die Elektromobilität diese Lücke bis 2030 füllen können. Mit ihrem Vorschlag gefährdet die EU-Kommission die Erreichung der EU-Klimaziele.
- Im Jahr 2015 wurde nach schwierigen Beratungen beschlossen, den Beitrag von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse zur Zielerfüllung im Jahr 2020 auf 7 % zu begrenzen. Auf diese Menge zu verzichten, ohne Ersatz in gleicher Höhe zu besitzen, wäre ein Fehler. Eine Steigerung des Anteils Erneuerbarer Energien und die Dekarbonisierung bis 2030 sind mit dem Kommissionsvorschlag nicht zu gewährleisten.
- Fortschrittliche Biokraftstoffe (RED II, Annex IX Teil A und B sowie weitere Optionen) können auch nach 2020 sinnvollerweise nur auf Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse aufbauen, diese aber nicht ersetzen.
- Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse bleiben zumindest bis 2030 die kostengünstigste Alternative zu fossilen Kraftstoffen.

### **Gemeinsame Forderungen**

Folgende Änderungen des RED II-Richtlinienvorschlages sind zwingend erforderlich:

1. Fortführung eines Quotenzieles für alle erneuerbaren Kraftstoffe bis 2030, einschließlich aller Biokraftstoffe.
2. Es darf keinen Rückfall hinter den für 2020 vorgegebenen Anteil von 10 % Erneuerbare Energien im Verkehrsbereich geben. Mit einem Zielwert von 6,8 % fortschrittlicher Biokraftstoffe allein kann die EU ihre Klimaschutzziele im Verkehr bis 2030 nicht erreichen; nachhaltige Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse bleiben notwendig.
3. Der im Kompromiss von 2015 beschlossene Höchstbeitrag von 7 % Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse soll bis zum Jahr 2030 unverändert beibehalten werden. Dabei sollen Biokraftstoffe, die in Koppelproduktion Proteine und andere hochwertige Futtermittel liefern, bevorzugt werden. Für Biomasse-Importe aus Drittländern mit erwiesenen Nachhaltigkeitsproblemen, insbes. illegale Landnutzungsänderungen, sind besondere Schutzvorkehrungen vorzusehen.
4. Die in Deutschland seit 2015 eingeführte Pflicht zur Senkung von Treibhausgasemissionen im Verkehr hat sich als wirksames Instrument für mehr Klimaeffizienz erwiesen. Diese sollte über 2020 hinaus fortentwickelt und mit der RED II verzahnt werden.