

Frage 3.2:

Befreiung der 2. Generation Biokraftstoffe von der Mineralölsteuer: Ja

Weitere Unterstützung: Nein

Aber: Förderung 1. Generation Biokraftstoffe ist ebenso wichtig!

Wir sehen die Förderung der 1. Generation Biokraftstoffe (v.a. Biodiesel, Ethanol aus nachhaltig produziertem Zuckerrohr) als ebenso wichtig und dringend an. Diese Kraftstoffe haben Treibhausgas-Minderungspotentiale von 40 – 80 % und sind im Moment breit verfügbar. Hinsichtlich der extremen Notwendigkeit, den Anstieg des Treibhausgasausstoßes durch kurzfristige Maßnahmen (bis 2015) zu stoppen (vgl. IPCC: Mitigation of Climate Change) sollten auf jeden Fall bereits vorhandene Möglichkeiten voll ausgeschöpft und nicht nur auf Technologien von Morgen gesetzt werden. Die meisten Experten sind sich darüber einig, dass 2. Gen. Biokraftstoffe frühestens in 10 Jahren in breite Anwendung kommen können.

Frage 3.3:

Wir sind der Meinung, dass 2. Gen. Biokraftstoffe nur dann gefördert werden dürfen, wenn sie mindestens ein Treibhausgas-Einsparpotential wie 1. Gen. Biokraftstoffe „Best Case“ (Biodiesel mit optimaler Verwertung der Nebenprodukte, Ethanol aus Zuckerrohr) aufweisen.

Zur Beurteilung der Potentiale müssen unabhängige „Life Cycle Assessments“ bzw. „Well to Wheel Analysen“ herangezogen werden, die ohne Schlecht-Rechnerei der „alten“ und Gut-Rechnerei der „neuen“ Biokraftstoffe auskommen!

Frage 4.1 + 4.2:

Neben der Möglichkeit (nicht Verpflichtung!) 10% FAME dem fossilen Diesel beizumischen, muss unserer Ansicht nach auch die Möglichkeit gegeben sein, europaweit B100 (also 100 % Biodiesel) für spezielle Anwendungsbereiche zu erhalten. Diese Bereiche sehen wir z.B. im Schwerlastverkehr, in landwirtschaftlichen Maschinen und im marinen Bereich (v.a. Binnenschifffahrt). Bei diesen Anwendungen können die ökologischen Vorteile des Biodiesels, wie z.B. niedrige Feinstaubemission, gute biologische Abbaubarkeit (bei Kontamination von Boden oder Wasser) sehr gut zum tragen kommen.

Dieser B100 muss durchweg mind. 10 % unter dem jeweils aktuellen Dieselpreis angeboten werden können, da durch Mehrverbrauch und erhöhte Öl- und Filterwechselintervalle zusätzliche Kosten entstehen. Eine evtl. Besteuerung muss sich dynamisch der Preisentwicklung des fossilen Diesels anpassen.

Die OEMs sollten verpflichtet werden, ihre Nutzfahrzeuge (Schwerlast, landwirtschaftliche NFZ) biodieseltauglich (B100) auszurüsten. Dies ist technisch ohne weiteres möglich, wie die Erfahrung von z.B. Volkswagen oder Mercedes-NFZ über 10 Jahre zeigt und ökonomisch mit äußerst geringen Zusatzkosten zu realisieren!

Ethanol aus heimischen Pflanzen sollte in Europa generell gar nicht gefördert werden. Die hier verfügbaren Zucker/Stärke-Pflanzen haben nur ein äußerst geringes Treibhausgas-Minderungspotential (In manchen Studien schneidet europäisches Ethanol sogar schlechter ab als fossiler Ottokraftstoff). Darüber hinaus wird in den europäischen Raffinerien (aufgrund des hohen Dieselanparts in Europa) ein Überschuss an Ottokraftstoff produziert, was durch Beimischung von Ethanol nur noch verstärkt wird. Die Beimischung von Ethanol macht daher in Europa weder aus ökologischer noch aus volkswirtschaftlicher Sicht Sinn!

Frage 4.3:

Methanol sollte für Verbrennungsmotoren nicht in Betracht gezogen werden. Die schlechten Erfahrungen der Vergangenheit hinsichtlich technischer Umsetzbarkeit und die hohe Giftigkeit sprechen gegen den Einsatz dieses Alkohols.

DME aus nachwachsenden Rohstoffen kann eine interessante Alternative zu Fischer-Tropsch-Kraftstoffen sein und sollte daher genauso wie Sun-Fuel behandelt werden.

Biomethan sollte wegen seiner äußerst günstigen Ökobilanz und seines außerordentlich guten Treibhausgas-Minderungspotentials verstärkt gefördert werden. Ins Erdgasnetz eingespeistes Biogas sollte analog EEG (D) vergütet werden.

Frage 4.5:

a) Nein! Keine Förderung von (europäischem) Ethanol, keine Beimischung von Ethanol zu Ottokraftstoff!

b) Ja! Ab 2008 und dann im 2-Jährigen Turnus.

c) Ja! Ab 2008 und dann im 2-Jährigen Turnus.

Falls das 10 %-Ziel nach den Vorstellungen der Kommission nicht erreicht werden kann, liegt dies vermutlich an technischen Problemen der 2. Gen. Biokraftstoffe. Falls dies so sein sollte, wäre es zielführend, verstärkt die 1. Gen. Biokraftstoffe (v.a. Biodiesel) zu fördern, um hier durch Verbesserungen der Anbausituation, der Produktionstechnologien und der Nutzung von Nebenprodukten noch höhere Treibhausgas-Einsparungen zu realisieren.

Frage 4.6:

Die Besteuerung stellt natürlich ein scharfes Instrument bei der Förderung von Biokraftstoffen dar.

Wie das Beispiel Biodiesel in Deutschland zeigt, kann durch Steuerbefreiung ein Biokraftstoff bis zum Erreichen eines breiten Marktvolumens gefördert werden. Andererseits kann durch frühzeitige und zu hohe Besteuerung von Biokraftstoffen ein bereits geschaffener Markt komplett einbrechen (wie es seit der Einführung der Teilbesteuerung in D zurzeit passiert!).

Wir räumen allen Biokraftstoffen nur dann reelle Marktchancen ein, wenn sie günstiger als Diesel- bzw. Ottokraftstoff gehandelt werden können.

Beimischungszwänge sehen wir nicht als zielführend an. Vielmehr muss über garantierte langfristige Steuerbefreiungen bzw. -reduzierungen Planungssicherheit für Investoren in diese neuen Technologien und über gezielte Förderungen von high-Blends konkurrenzfähige Produkte geschaffen werden. Ein Debakel wie z. Zt. in Deutschland kann sich die junge Biokraftstoffbranche nicht mehr leisten.

Fazit: Vor allem high-Blends (B100) sollten langfristig steuerbefreit bzw. -reduziert bleiben. Beimischungszwang führt zu einer starken Käufermacht der Mineralölindustrie, wodurch ökologisch und ökonomisch sinnvolle dezentrale Systeme vom Markt ausgeschlossen werden!