

**MWV-Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
für ein Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen**

Bundestagsdrucksache 16/11131 vom 01. 12. 2008

1. Grundsätzliche Positionen

Biokraftstoffe sind momentan die einzige Möglichkeit, die CO₂-Emissionen der Kraftstoffe zu senken. In einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld und angesichts der Tatsache, dass die CO₂-Vermeidungskosten der Biokraftstoffe eine der teuersten Optionen darstellt, steht die Politik in der Verantwortung, eine kosteneffiziente Umsetzung sicherzustellen.

Die Mineralölindustrie begrüßt grundsätzlich den Gesetzentwurf, der wesentliche Elemente aus der intensiven Diskussionen über einen verantwortlichen und sinnvollen Einsatz von Biokraftstoffen seit Verabschiedung des Integrierten Klima- und Energiepaketes im Sommer 2007 aufnimmt: Die Absicht, die Quotenziele einer realistischeren Einschätzung der technisch begrenzten Beimischungsmöglichkeiten und der in Europa verfügbaren Biomasse anzupassen, wird als notwendig erachtet und ausdrücklich begrüßt.

Wir weisen aber gleichzeitig darauf hin, dass auch die reduzierten Quoten für einen Großteil der Unternehmen durch die Beimischung nur schwer zu erfüllen sind. Dies kann zu Wettbewerbsverzerrung führen.

Technologieoffene Lösungen bleiben der Schlüssel für Wettbewerb und damit kosteneffiziente Erfüllung der Ziele im Sinne der Verbraucher. Der für 2015 vorgesehene Systemwechsel hin zur Bewertung des Einsatzes von Biokraftstoffe gemäß ihres CO₂-Vermeidungspotentials ist richtig und konsequent, muss sich aber auch an realistischen Zielgrößen bei der CO₂-Vermeidung messen lassen.

Ausdrücklich unterstützen wir den Gesetzgeber in seinen Bemühungen, im Kontext mit den EU-Vorgaben eine Regelung zur Sicherung des Einsatzes ausschließlich nachhaltiger Biomasse zu etablieren. Wir werden uns auch weiterhin in die Gestaltung eines solchen Systems einbringen.

2. Zu einzelnen Artikel des Gesetzentwurfes

Zu Art. 1, Abschnitt 3. d / cc: Gesamtquote von 5,25 % in 2009 sowie von 6,25 % in den Jahren 2010 bis 2014.

Die Erhöhung der Höchstgrenze von B5 auf B7 durch die 10. BImSchV sowie die Quote von 5,25% energetisch in 2009 gibt Biodieselherstellern, Landwirtschaft und Mineralölwirtschaft die notwendige Planungssicherheit, um die Beimischung gegenüber dem Jahr 2008 um 40% zu erhöhen. Die üblicher Weise langfristigen Lieferverträge zwischen Biokraftstoffherstellern und Mineralölindustrie sind für 2009 darauf abgestellt.

Rein rechnerisch ist die Gesamtquote von 5,25 % in 2009 bezogen auf das Gesamtverhältnis von Otto- zu Dieselmotoren in Deutschland durch Ausschöpfung der maximal möglichen Biokraftstoffbeimischung Menge an Biokraftstoffen knapp erfüllbar.

Konsequenzen einer (freiwilligen) E10 Einführung

Das Bundesumweltministerium hat sich im April 2008 für den Stopp von E10 entschieden. Der Koalitionsausschuss hat im Oktober 2008 eine Quotensenkung auf 5,25 % beschlossen. Der Hintergrund waren schwerwiegende technische Bedenken, die insbesondere von ADAC und Kfz-Importeuren im Hinblick auf die Motorverträglichkeit vorgetragen worden sind. Die Kraftstoffqualitäts-Richtlinie der EU fordert im Hinblick auf die Bedenken den heutigen Ottokraftstoff als Schutzsorte mit höchstens 5% Ethanol (E5) bis 2013 parallel weiter anzubieten. Die Kraftstoffqualitäts-Richtlinie sieht bewusst keine Zwangsquote für diesen Zeitraum vor.

Die deutsche Quote von 6,25% in 2010ff. würde eine flächendeckende Einführung von E10 erforderlich machen und zu Mehrkosten für den Autofahrer führen. Angesichts der Rezessionsängste würde die Diskussion über die Kostenbelastung der Verbraucher noch größere Wellen schlagen. Die bis zu dreimal höheren Einkaufskosten für Ethanol* im Vergleich zu Benzin und der Mehrverbrauch** durch den geringeren Energiegehalt von Ethanol hätte für den Autofahrer Mehrkosten von rund 36 € im Jahr zur Folge. Die durchschnittliche Entlastung durch die Senkung der Beiträge zur Arbeitslosenversicherung von 57 € pro Jahr*** aus dem Konjunkturpakt wäre mit einem Federstrich bereits zu 2/3 aufgezehrt.

Es wird häufig suggeriert, dass mit der Veröffentlichung der nationalen E10-Norm die fahrzeugtechnischen Probleme gelöst wären. Dies trifft in diesem Fall entgegen der üblichen Praxis nicht zu. Das Normungsgremium hat eindeutig festgestellt, dass die fahrzeugtechnischen Probleme durch den Kraftstoff nicht behoben werden können. Weder Fragen der Motorverträglichkeit nach Haftungsfragen sind mit der Veröffentlichung gelöst. In jedem Fall, auch bei einem freiwilligen Angebot, müssen vor einer Einführung die Auszeichnungspflichten für E10 im Rahmen der 10. BImSchV so geregelt werden, dass Haftungsfragen im Falle von Motorschäden eindeutig und vollständig geregelt sind.

Zu Art. 1, Abschnitt 1. / e: Systemwechsel hin zu CO₂-Vermeidungsziele ab 20015

Wir begrüßen den Ansatz, die eigentliche Zielstellung von Biokraftstoffen - Einsparung von CO₂-Emissionen im Verkehr – durch Vorgabe von Decarbonisierungszielen für Kraftstoffe in den Vordergrund zu stellen. Durch den technologieoffenen Ansatz wird ein Anreiz für die Entwicklung kosteneffizienter Alternativen mit höchstem Klimaschutzpotenzial geschaffen. Allerdings sind die Ziele sehr stark davon abhängig, welche Biokraftstoffe mit welchen konkreten Minderungspotenzialen marktfähig sind. Aus heutiger Sicht sind die Ziele äußerst ambitioniert. Die bis Ende 2011 vorgesehene Überprüfung der Minderungsziele für die Jahre 2015ff. ist deshalb dringend erforderlich.

Zu Art. 1, Abschnitt 6. a, aa / c: Anrechnung von biogenen Ölen (Co-Hydrierung von Pflanzenölen)

Die Mineralölindustrie fordert die Anrechnung von Co-hydrierten Pflanzenölen auf die Quotenerfüllung. Technologie-Offenheit und größtmögliche CO₂-Effizienz müssen zentrale Eckpunkte einer verantwortlichen Biokraftstoffpolitik sein.

- Vereinfacht dargestellt wird in diesem Verfahren neben fossilem Komponenten zusätzlich Pflanzenöl mitverarbeitet.
- Die auf diese Weise gewonnenen Dieselkomponenten werden den hohen Qualitätsanforderungen für bestehende und zukünftige Motorentechnologie gerecht. Die Automobilindustrie unterstützt den Einsatz hydrierter Pflanzenöle, der in größeren

Mengen und mit positiven Effekten auf die motorische Verbrennung und das Abgasverhalten möglich ist.

- Klimaschutzvorteile sprechen für Co-hydrierte Pflanzenöle. Die Erneuerbaren Energien Richtlinie der EU stellt fest, dass die Treibhausgas-Emissionen bei Hydrierung von z.B. Rapsöl mit 51% (47%) gegenüber 45% (38%) (Default GHG Einsparung in Klammern) deutlich günstiger ausfällt, als für die Veresterung zu Biodiesel (FAME).
- Der Nachhaltigkeitsnachweis der eingesetzten Öle ist selbstverständlich. Dies gilt aber unabhängig davon, welcher technischen Umsetzung die Öle zugeführt werden. Ob Co-Hydrierung oder Veresterung: Für beide Formen der Pflanzenölumsetzung gilt, dass der Nachhaltigkeitsnachweis der eingesetzten Biomasse unerlässlich ist.

Alle sachlichen Gründe sprechen für die Anerkennung Co-hydrierter Pflanzenöle.

- Die Behauptung, Co-Hydrierung benötige Palm und Sojaöl und sei damit nicht nachhaltig, ist falsch und absichtlich irreführend, um Co-hydrierung zu diskreditieren. In der Co-Hydrierung werden dieselben Pflanzenöle eingesetzt wie für die Herstellung von Biodiesel (FAME).
- Die hohe Qualität des Endproduktes wird unabhängig vom Ausgangsöl sichergestellt.
- Da die Anerkennung an den Nachhaltigkeitsnachweis gebunden ist, kann Co-hydrieren zum jetzigen Zeitpunkt bereits anerkannt werden.

Die Anlagenumstellung bedarf langer Vorlaufzeiten. Für die Investitionsentscheidung ist eine unverzügliche Entscheidung über die Anerkennung notwendig.

Zu Art. 1, Abschnitt 4. / f: Ausschluss nicht-zertifizierter Palm- und Sojaöle / Aspekt NachhaltigkeitsVO

Wir unterstützen nachdrücklich das Anliegen der Bundesregierung, möglichst zeitnah eine umfassende Nachhaltigkeitsregelung zur Sicherung des ausschließlichen Einsatzes nachhaltiger Rohstoffe bei der Biokraftstoffproduktion zu beschließen. Der steigende Anteil an Biokraftstoffen im Rahmen des vorliegenden Gesetzentwurfes macht diese Aufgabe dringlich. Dies gilt umso mehr, als berechnet auf Basis der ufoP-Angaben das deutsche Rapspotential für eine maximale Biodieselproduktion von 5 % ausreicht und der Importanteil 2008 nach eigenen Angaben der Biokraftstoffhersteller**** auf über 50% steigen wird.

Die von der EU-Kommission angemeldeten Bedenken gegen die Regelungen für den Palm-Sojaeinsatz müssen akzeptiert werden. Die Industrie sieht eine Nachhaltigkeitszertifizierung als unabdingbar an und wird sich deshalb für die schnellstmögliche Umsetzung in einer Nachhaltigkeits-Verordnung einsetzen. Basis ist die Erneuerbare Energien Richtlinie und die dort festgelegten Prinzipien und Kriterien, die 1:1 umgesetzt werden müssen. Dies schafft Klarheit und beschleunigt den Umsetzungsprozess. Zusätzlich stellt die praktische Durchführung eine große Herausforderung dar. Die Mineralölindustrie setzt sich für eine zeitnahe Lösungen im Konsens mit den maßgeblichen Interessengruppen ein.

3. Fazit

- Der von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf weist den Weg hin zu realistischeren Biokraftstoffzielen.
- Politik, Wirtschaft und Umweltverbände müssen umgehend eine tragfähige Lösung für eine Nachhaltigkeitsregelung finden.
- Technologie-Offenheit, Kosten- und größtmögliche CO₂-Effizienz müssen zentrale Eckpunkte einer verantwortlichen Biokraftstoffpolitik sein.

Anlage / Angabe der Quellen

* Berechnungsbasis Dezember 2008; Durchschnitts-Notierungen der Einkaufskosten im: Benzin (Quelle: Oil Market Report) 18,7 Cts/liter; Ethanol (Quelle: F.O. Lichts, European Ethanol Price Report Vo. 4, No 37) 55-57 Cts/liter. Eine zusätzliche Beimischung von 5% Ethanol ergeben Mehrkosten von rund 2 Cts/Liter.

**Der Mehrverbrauch in Liter von 1,57% bei einer Erhöhung der Ethanol-Beimischung von 5 auf 10% (Quelle: Well-To-Wheels Analysis of future automotive fuels and powertrains in the European context – Tank-to-Wheels Report – Version3, October 2008) durch den geringeren Energiegehalt von Ethanol (21,06 MJ/Liter; Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Schreiben zum Energiegehalt von Kraftstoffen vom 28.9. 2006) im Vergleich zu Ottokraftstoff (32,48 MJ/Liter; Quelle: BMF), erhöht weiter die Kosten. Bezogen auf den durchschnittlichen Benzinpreis von 112,3 Cts/Liter (Berechnungsbasis Dez. 2008) und zurückgerechnet auf die Kosten pro Liter Kraftstoff ergeben sich Mehrkosten von rund 2 Cts/Liter.

Die Gesamtmehrkosten belaufen sich auf rund 4 Cts/Liter. Bei einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung (Quelle: Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung, DIW Wochenbericht, Nr. 50, 2008) und einem Durchschnittsverbrauch (Quelle: DIW) ergibt sich eine Jahreskostenbelastung von rund 37 Euro / Jahr durch die Erhöhung von 5% Ethanol-Beimischung (E5) auf 10% Ethanol-Beimischung (E10).

*** Entlastung durch das Konjunkturpaket / Arbeitslosenversicherung für einen Durchschnittsverdiener im Jahr 2010.

****Interview mit Johannes Lackmann, VDB, in Berliner Zeitung vom 27.8.2008