



UNION ZUR FÖRDERUNG VON OEL- UND PROTEINPFLANZEN E. V.

uföp

# Gute Gründe für Biokraftstoffe

Fakten zur Fortsetzung der Dekarbonisierung im Straßenverkehr



# Gute Gründe für Biokraftstoffe

## Fakten zur Fortsetzung der Dekarbonisierung im Straßenverkehr

Bedeutung für die Landwirtschaft .....	6
Sicherung der heimischen Eiweißfuttermittelproduktion .....	8
Biokraftstoffe: ein globaler Markt mit globalen Regeln .....	10
Die Pflanzenölproduktion wächst stärker als die Nachfrage .....	12
EU-Biokraftstoffgesetzgebung: Wegbereiter für Nachhaltigkeitszertifizierung mit Kontrolle .....	14
Deutschland: Treibhausgasminderungspflicht, Treiber für Biomasserohstoff-, Treibhausgasminderungs-, und Kosteneffizienz .....	16
Befragung bestätigt: Verbraucher sehen Biokraftstoffe positiv .....	18
Steuerbegünstigung in der Land- und Forstwirtschaft .....	20
Straßenverkehr: Dekarbonisierung nur im Verbund möglich .....	22
Das wollen wir! .....	24

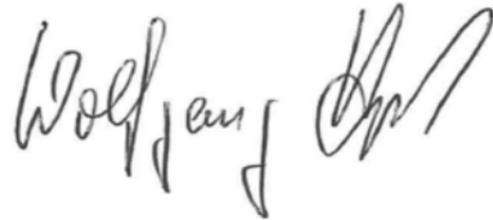
Der von Menschen verursachte Klimawandel ist eine Naturkatastrophe, die, an erdgeschichtlichen Maßstäben gemessen, geradezu rasant abläuft und heute bereits sichtbar und spürbar ist. Die Landwirtschaft ist unmittelbar von diesen Veränderungen betroffen. Sie ist aber auch Teil der Lösung und ein Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen. Der Klimaschutzaktionsplan 2020 und Klimaschutzplan 2050 zeigen die Herausforderungen zur Anpassung zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs auf. Dieser muss ab 2050 praktisch ohne

fossile Kraftstoffe auskommen. Nachhaltig zertifizierter und treibhausgas-optimierter Biodiesel aus Raps kann schon heute einen spürbaren Beitrag im Verbund mit weiteren erneuerbaren Kraftstoffen und Antrieben zur Dekarbonisierung im Straßenverkehr, und in der Land- und Forstwirtschaft leisten.

Das Klimaschutzabkommen von Paris wurde von Deutschland und der Europäischen Union ratifiziert und nun völkerrechtlich verbindlich umgesetzt.

Die bis 2020 vorzulegenden nationalen Aktionspläne der Unterzeichnerstaaten werden zeigen, wie ernst diese Verpflichtung genommen wird. Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse werden in den nationalen Aktionsplänen zur Dekarbonisierung im Straßenverkehr kurz- bis mittelfristig eine zentrale Rolle übernehmen. Die europäische, insbesondere die deutsche Biokraftstoffgesetzgebung bestimmen die Ausgestaltung, Weiterentwicklung und Umsetzung der Nachhaltigkeitskriterien auf globaler Ebene.

**Markteingeführte Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse müssen daher auch in der Förderpolitik nach 2020 ihren Platz haben.**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Wolfgang Vogel', written in a cursive style.

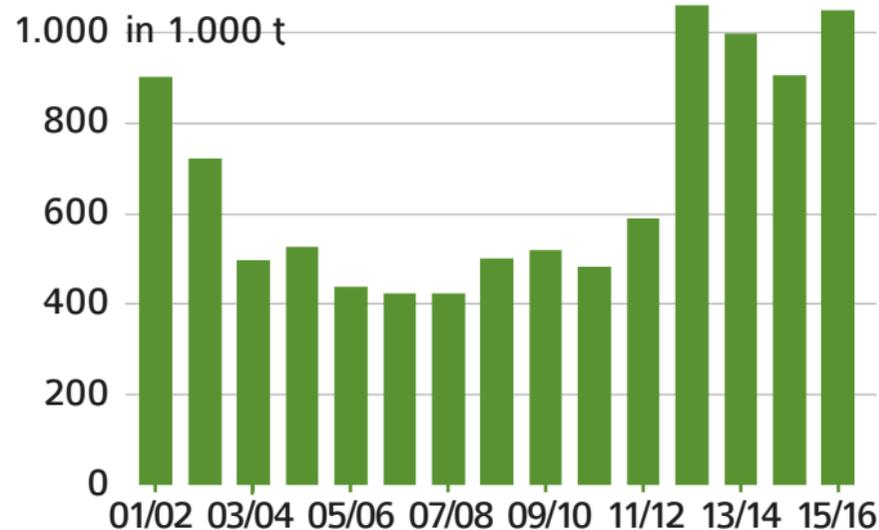
Wolfgang Vogel, Vorsitzender der UFOP

# Bedeutung für die Landwirtschaft

Biokraftstoffe entlasten die Agrarmärkte, bremsen den Sinkflug der Erzeugerpreise:

- › Rekordernten und strukturelle Überschüsse prägen die globale Versorgungssituation und gleichen geringere Ernten in anderen Regionen aus, wie z. B. aktuell diejenige der EU
- › Rekordernten in Süd- und Nordamerika lassen weltweit die Lagerbestände wachsen
- › **Aber: Der Rohstoffpreis bestimmt die Endverwendung. Die Nahrungsmittelverwendung hat daher durch die höhere Wertschöpfung immer Vorrang gegenüber der energetischen Verwertung.**

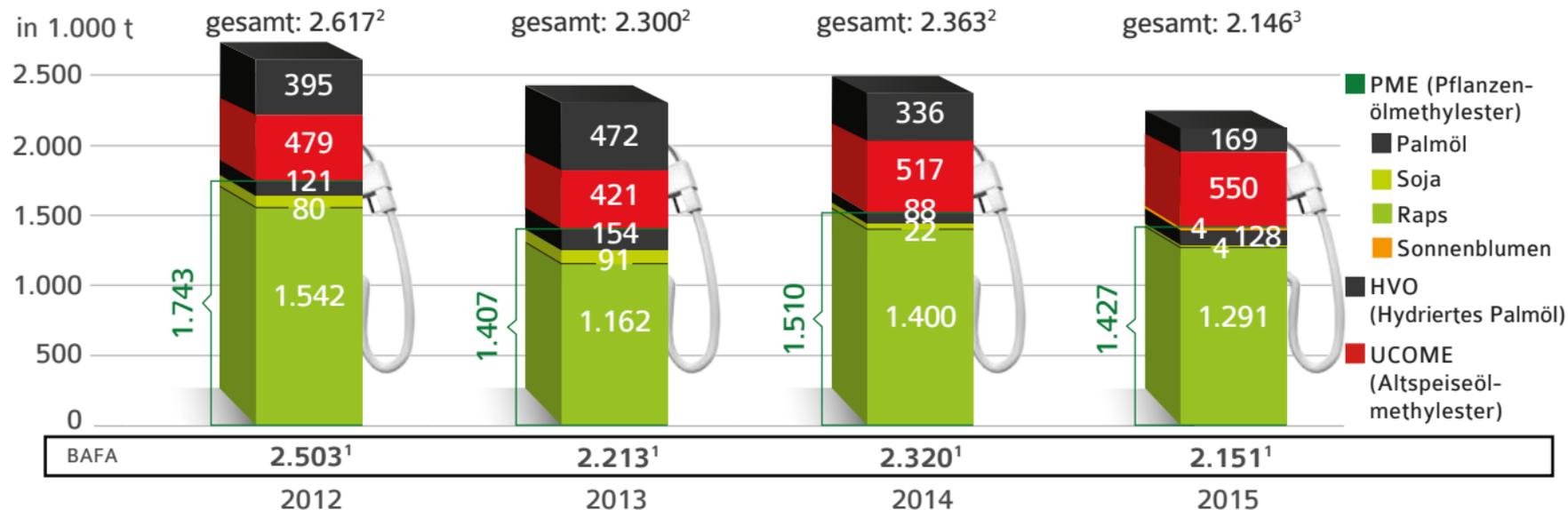
## Deutsche Rapsölexporte



© Quellen: Statistisches Bundesamt, AMI

# Absatzentwicklung Biodiesel in Deutschland

Inlandsverbrauch 2012–2015<sup>1</sup> | Quotenanrechnung<sup>2</sup>

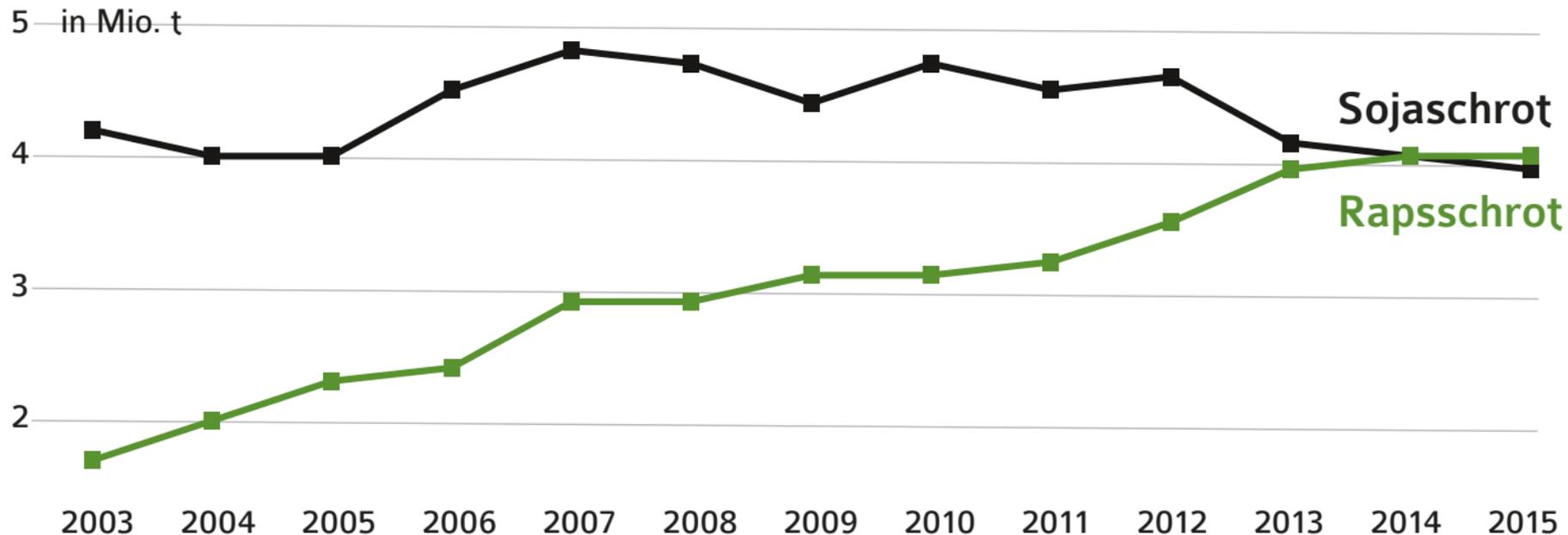


Quellen: <sup>1</sup>BAFA, <sup>2</sup>BLE, <sup>3</sup>BLE-Evaluationsbericht 2015

# Sicherung der heimischen Eiweißfuttermittelproduktion

- › Raps ist die mit Abstand wichtigste gentechnikfreie Proteinquelle in Deutschland und der EU. Raps ist damit Grundlage für eine nationale und europäische Eiweißpflanzenstrategie.
- › Der Rapsanbau reduziert Soja- und damit auch „Flächen-“ bzw. „Nährstoffimporte“
- › Die Rapsschrotverwendung steigt insbesondere in der Milchviehfütterung
- › 2015 wurde erstmals mehr Rapsschrot als Sojaschrot verfüttert
- › **Und: Raps ist als Blühpflanze unverzichtbar in getreidereichen Fruchtfolgen**

# Was füttern die deutschen Bauern?



© OVID 2016 | Quellen: Oil World, UFOP, DLG Futterwerttabelle, BMEL, Eurostat

# Biokraftstoffe: ein globaler Markt mit globalen Regeln

## (indirekte) Landnutzungsänderungen – eine Frage der Kontrolle!

- › EU-Anbaufläche Raps seit 10 Jahren etwa konstant: bei 6,5 Mio. ha
- › EU-Biodieselabsatz aus Raps seit 2008: ca. 6 Mio. t pro Jahr, das entspricht ca. 4,3 Mio. ha
- › Der Biodieselabsatz sichert die Wirtschaftlichkeit des Rapsanbaus und damit die Eiweißfuttermittelproduktion
- › EU-Biokraftstoffpolitik – Ursache-Wirkungsbeziehung für iLUC wissenschaftlich nicht belegbar
- › iLUC-Faktoren bestrafen die europäischen Ölsaatenherzeuger!
- › **Der Urwaldschutz ist unmittelbare Regierungsaufgabe und lässt sich durch iLUC-Faktoren nicht lösen – deshalb: Verbot der Verwendung von Palmöl prüfen!**

# Zertifizierung und Dokumentation von Biodiesel

## Produktionsweg



## Dokumentation



Rückverfolgbarkeit

# Die Pflanzenölproduktion wächst stärker als die Nachfrage

- › Die globale Pflanzenölproduktion wächst stetig, trotz stagnierender Nachfrage gemessen an der Kaufkraft
- › Sojaschrot-(Eiweiß-)nachfrage treibt die Anbauflächenentwicklung in Südamerika an
- › Palm- und Sojaölproduktion steigen, obwohl der Biokraftstoffabsatz in der EU stagniert
- › Deutschland exportiert Rapsöl, weil der Biodieselabsatz stagniert
- › Nahrungsmittelverwendung und stoffliche Nutzung treffen auf reichliches Angebot

- › **Ausweg in Drittstaaten: steigende Verpflichtungsvorgaben für die Biodieselbeimischung in Dieselkraftstoff**

## Biokraftstoffmandate\*

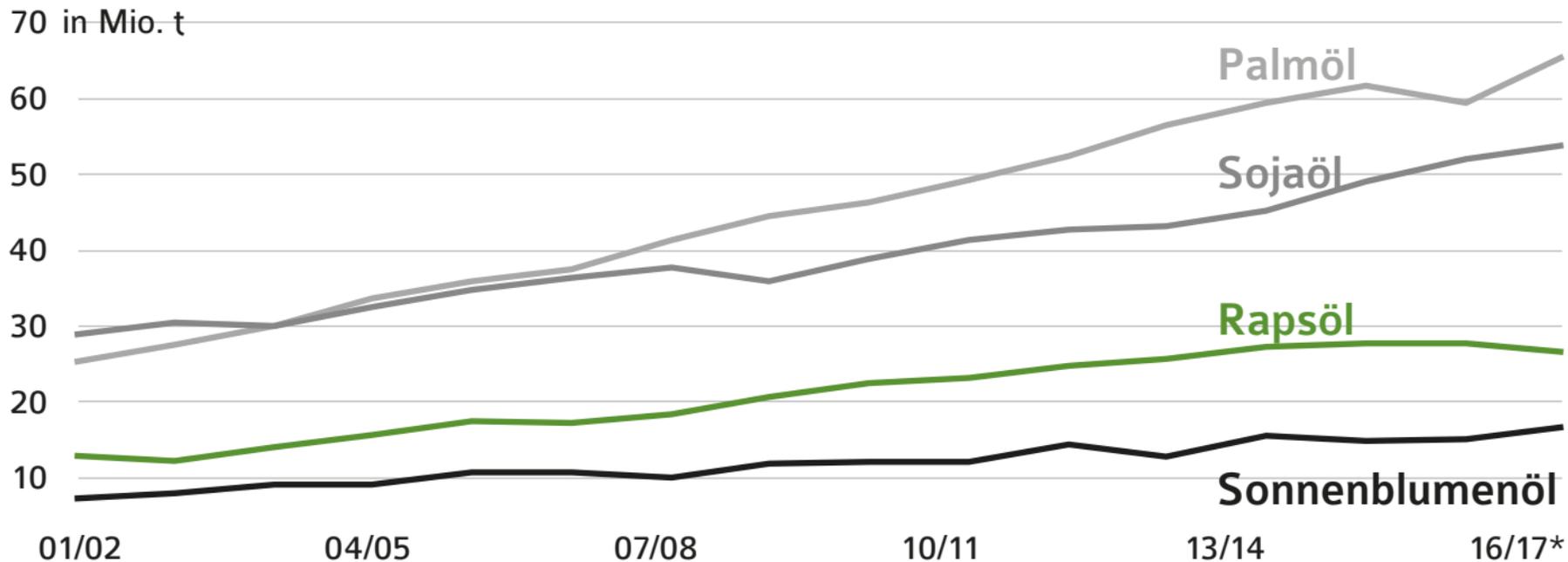
Biokraftstoffmandate%	2015	2016
Indonesien	15	20***
Malaysia	10 (7)	10 (7)
Argentinien	10	10
Brasilien	7	7 20/30**
Thailand	7	7
USA RFS-Programm	5,8 Mio. t	6,3 Mio. t ****

\* außerhalb der EU höher

\*\* LKW-Flottentest zur Markteinführung

\*\*\* 20% → BHKW (Industrie) | \*\*\*\* 2017: 6,7 Mio. t

# Globale Pflanzenölproduktion



© Quellen: USDA, AMI | \* Schätzung

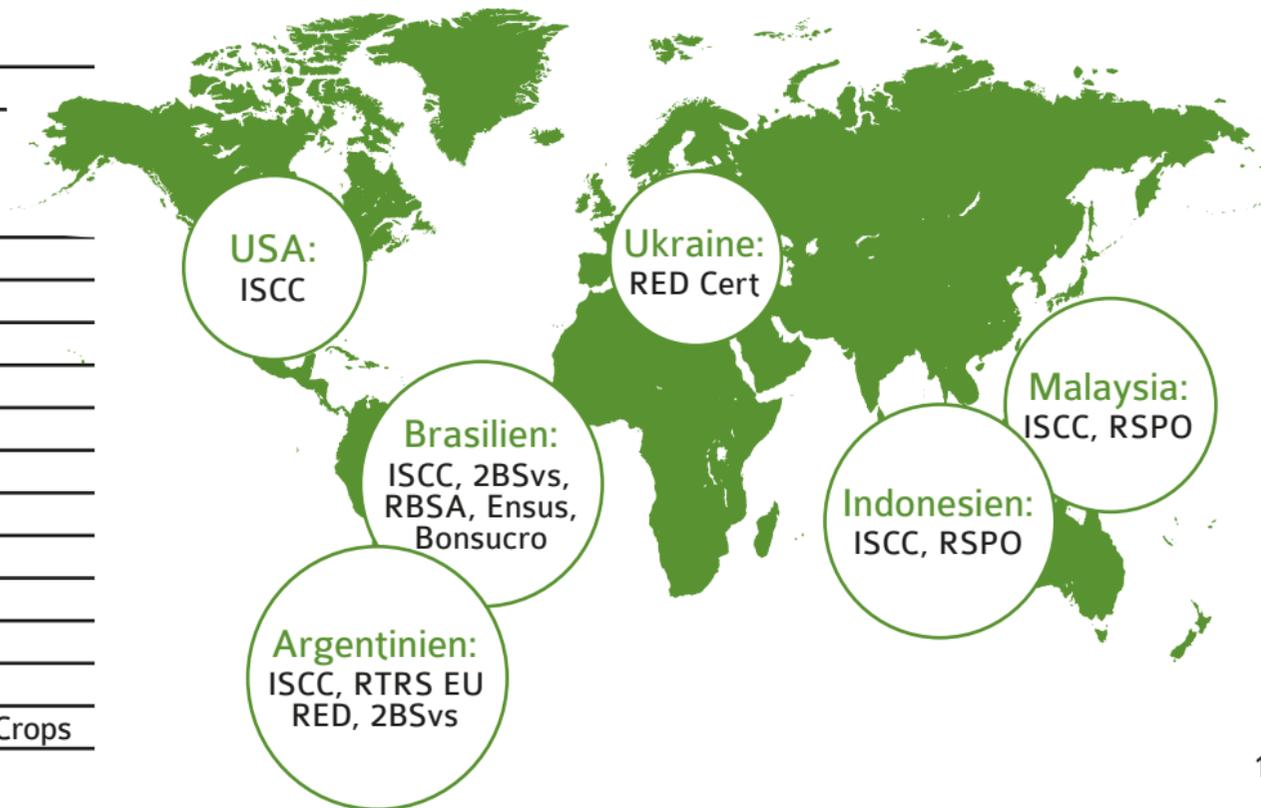
# EU-Biokraftstoffgesetzgebung: Wegbereiter für Nachhaltigkeitszertifizierung mit Kontrolle

## Erneuerbare-Energien-Richtlinie:

- › Gesetzliche(!) Mindestvorgaben für Nachhaltigkeitskriterien gelten nur für die „Zweckbestimmung“ Rohstoffe bzw. Biokraftstoffe für die Verwendung / Anrechnung in der EU
- › Vorgabe bestimmter Sozialstandards und ILO-Kriterien; Nachweis der Treibhausgasminderung: ab 2018 mindestens 50% im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen, Neuanlagen ab sofort 60%
- › Datierter Herkunftsnachweis der Anbauflächen – Januar 2008!
- › Biokraftstoffe bzw. deren Rohstoffe sind in der EU zu 100% nachhaltig zertifiziert
- › EU-Kommission lässt Zertifizierungssysteme zu und prüft alle fünf Jahre die Wiedertzulassung
- › **Ergebnis: Umsetzung der nach EU-Recht vorgegebenen Nachhaltigkeitsanforderungen auch in Drittstaaten zwingend erforderlich als Voraussetzung für den Marktzugang in die EU!**

# Zertifizierungssysteme für Biokraftstoffe und Länderschwerpunkte (Auswahl)

ISCC  
Bonsucro EU  
RTRS EU RED  
RSB EU RED  
2BSvs  
RBSA  
Greenergy  
Ensus  
Red Tractor  
SQC  
Red Cert  
NTA 8080  
RSPO RED  
HVO Renewable Diesel Scheme  
Gafta Trade Assurance Scheme  
KZR INIG System  
Trade Assurance Scheme for Combinable Crops  
Universal Feed Assurance Scheme



# Deutschland: Treibhausgasminderungspflicht, Treiber für Biomasserohstoff-, Treibhausgasminderungs-, und Kosteneffizienz

## Treibhausgasminderungspflicht treibt THG-Wettbewerb an – Klimaschutzpotenzial nicht ausgeschöpft

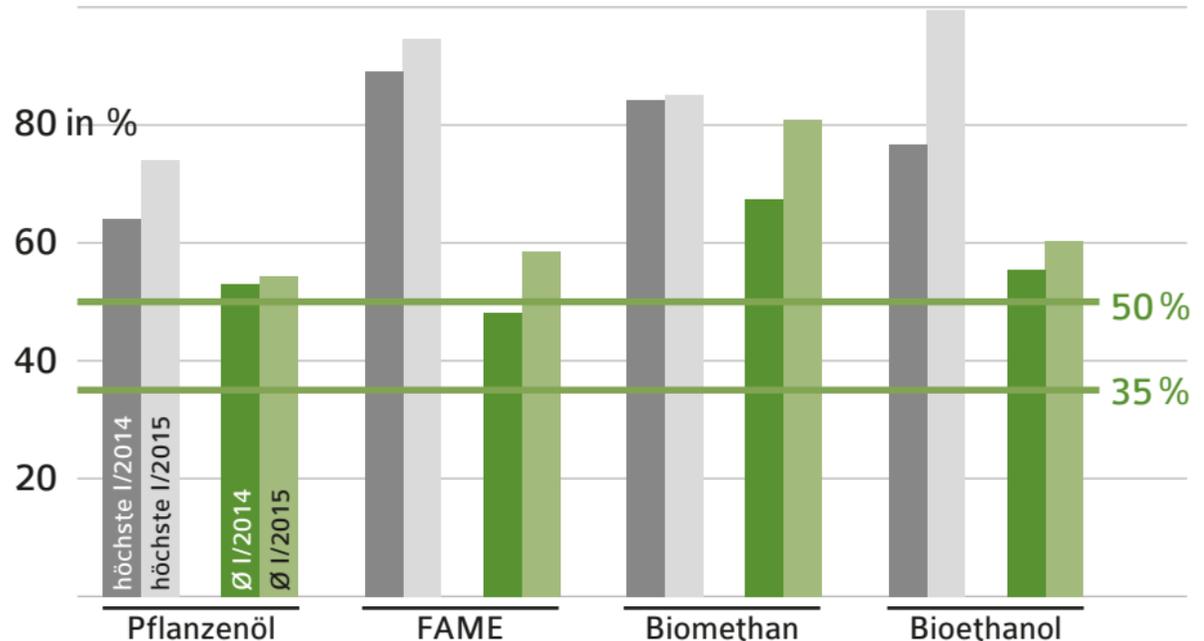
- › Die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) bestätigt die erheblich verbesserte Treibhausgas-effizienz
- › Die THG-Minderungspflicht muss sich an den durch Normen vorgegebenen Beimischungsanteilen für Biokraftstoffe (E10, B7, B30) orientieren
- › Eine verstetigte schrittweise Erhöhung der THG-Minderungspflicht ist sachgerecht, die Verpflichteten und die Biokraftstoffwirtschaft können sich flexibel einstellen
- › Biodiesel ist im Dieselmotormarkt aktuell die einzige flächendeckende Option zur Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs und der nichtstraßengebundenen Maschinen (Land- und Forstwirtschaft, Bauwirtschaft) mit hohem Leistungsbedarf
- › Das THG-Minderungspotenzial kann **sofort** bei bestehenden Fahrzeugflotten gehoben werden
- › **Die deutsche Umsetzung der THG-Minderungspflicht ist richtungsweisend für eine EU-weite Einführung ab 2020**

## THG-Minderungsquote\*

	Aktuelle Gesetzgebung	Vorschlag: UFOP, VDB, OVID, MVaK**
2015	3,5	3,5
2016	3,5	4,0
2017	4,0	4,5
2018	4,0	5,0
2019	4,0	5,5
2020	6,0	6,0

\* der ges. Diesel- & Benzinmengen (in %)  
 \*\* Mittelstandsverband abfallbasierter Kraftstoffe

## THG-Einsparung Biokraftstoffe\*\*\*



Quelle: © BLE | \*\*\* aus Nachhaltigkeitsnachweise in der staatlichen Datenbank Nabisy (Einsparung gegenüber dem fossilen Vergleichswert (83,8 g CO<sub>2</sub>eq/MJ) und ohne Berücksichtigung ihrer Verwendung (Art und Mitgliedsstaat))

# Befragung bestätigt: Verbraucher sehen Biokraftstoffe positiv\*

## Fehleinschätzung zum Image von Biokraftstoffen hemmt die Politik

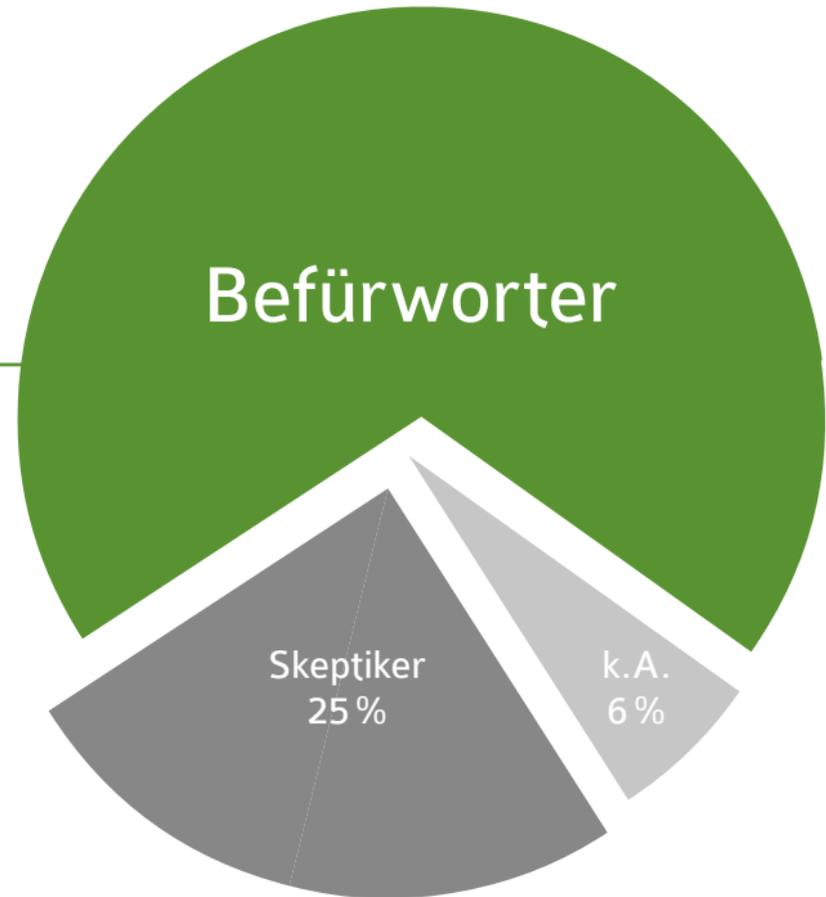
- › 69 Prozent der Deutschen bewerten Biokraftstoffe positiv
- › Die Kritik zur Nachhaltigkeit von Biokraftstoffen wird wahrgenommen
- › Der Umfrage von TNS Infratest (2016) zu Folge ändern Skeptiker bei sachgerechter Aufklärung ihre Meinung
- › Die Umfrage zeigt den grundsätzlichen Informationsbedarf zur Verwendung von Biomasse auf, unabhängig, ob energetische oder stoffliche Nutzung
- › **Erforderlich: mehr Öffentlichkeitsarbeit und sachgerechte Aufklärung**

\* Verbraucherumfrage Biokraftstoffe, Veröffentlichung von UFOP, OVID, VDB; (2016)

## Was denkt Deutschland über Biokraftstoffe?

69 %

der Bevölkerung bewerten  
Biokraftstoffe allgemein  
als positiv



# Steuerbegünstigung in der Land- und Forstwirtschaft

## Nachhaltig zertifizierte und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe schaffen Wertschöpfungspotenzial

- › Regionale Stoffkreisläufe durch Verwendung von Pflanzenölkraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft („Haferprinzip“)
- › Öffentliche Akzeptanz außerordentlich hoch
- › Biokraftstoffhersteller sind als sogenannte letzte Schnittstelle nachhaltig zertifiziert – kein zusätzlicher Zertifizierungsaufwand
- › Einstieg in die Dekarbonisierung nur mit Biokraftstoffen aufgrund der hohen Energiedichte möglich (Leistungsanforderung: Feldarbeiten, Ernte etc.)
- › Konzept: Teilnahme am THG-Quotenhandel auf der Stufe Hersteller / Inverkehrbringer (Steuerlagerinhaber) – **Voraussetzung Rückerstattung der vollen Steuerbegünstigung!** Eckpreis: Pönale 470 EUR/t CO<sub>2</sub>
- › **Kein Tatbestand der Doppelförderung, weil Biokraftstoffe nach §57 Energiesteuergesetz wie fossile Kraftstoffe, allerdings mit dem vollem Steuersatz begünstigt werden. Gefördert wird als Gegenleistung die regionale Wertschöpfung.**

# Konzept zur Förderung von Pflanzenölkraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft

Regionale Wertschöpfung und Akzeptanz steigern – das „Haferprinzip“

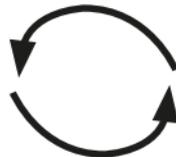


## Biokraftstoffhersteller/Ölmühle

Liefert versteuerte Pflanzenölkraftstoffe zurück an den Landwirt und ist als letzte Schnittstelle nachhaltig zertifiziert



Rapssaat



Rapskraftstoff

## Landwirtschaftlicher Betrieb

Liefert nachhaltig zertifizierten Raps (Selbsterklärung) Inanspruchnahme „Agrardieselregelung“ wie bei fossilem Diesel

Begünstigung Pflanzenölkraftstoffe nach § 57 Energiesteuergesetz. Wichtig: steuerlich kein Unterschied zu fossilem Dieselmotorkraftstoff!

### Quotenhandel:

Nachversteuerung 2,14 ct/l

➔ Pflanzenölkraftstoffe versteuert, wie Dieselmotorkraftstoff (47,04 ct/l)

- > aber: Wettbewerb – kein „Selbstläufer“
- > KEINE Doppelförderung

### Wettbewerbsverzerrungen vermeiden!

➔ Beispiel Frankreich: Steuersatz bei Agrardiesel nur 2 ct/l. Landwirtschaftsbetriebe zahlen dort 23,56 ct/l weniger Steuern!

- > Die Energiesteuerrückerstattung muss langfristig beibehalten werden, um Wettbewerbsnachteile auszugleichen!

# Straßenverkehr: Dekarbonisierung nur im Verbund möglich

## Herausforderung: Kraftstoffverbrauch in D im Straßenverkehr 2015: ca. 37 Mio. t Diesel & ca. 18 Mio. t Benzin

Die Dekarbonisierung des Verkehrs als evolutionären Prozess begreifen und „antreiben“:

- › Verkehrsverlagerung
- › Treibhausgas-effiziente Bio-Kraftstoffe
- › Schrittweise Elektrifizierung – Hybridisierungsstrategie
- › Effizientere Motoren

Herausforderung:  
mit Biokraftstoffen jetzt Treibhausgase sparen!

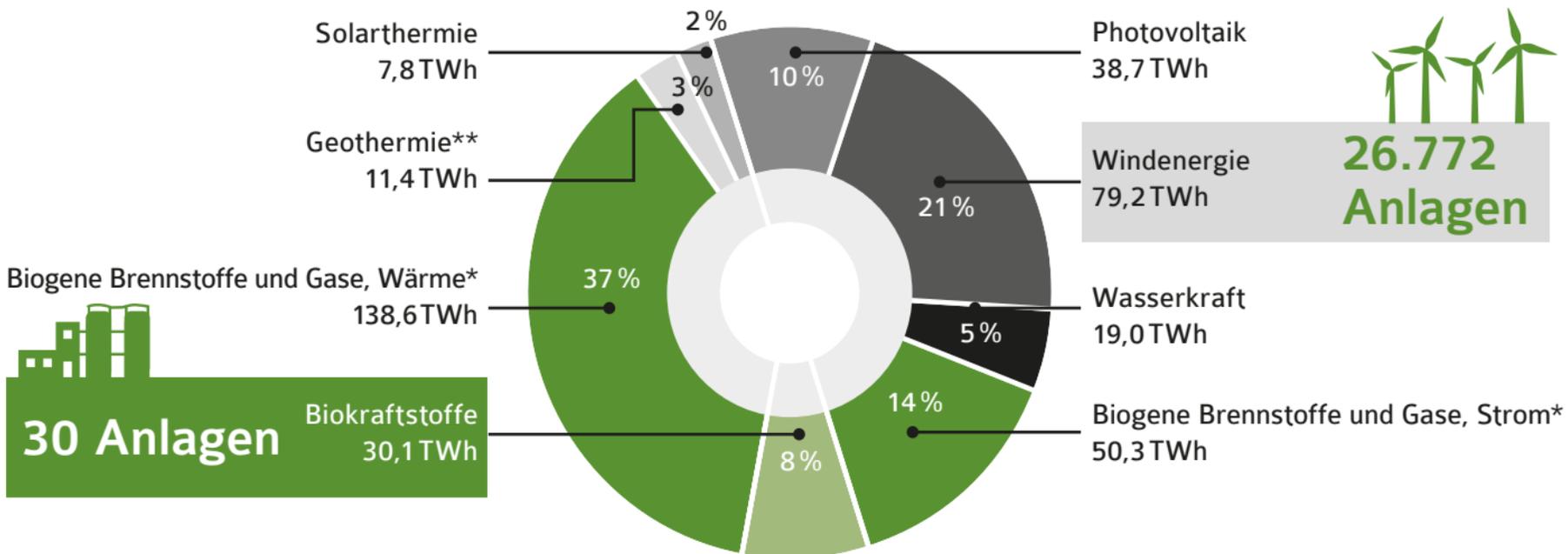
- › Nachhaltig zertifizierte und treibhausgasoptimierte Biokraftstoffe in bestehende Fahrzeugflotten einsetzen
- › Biokraftstoffe als Blendkomponente in Plug-in-Hybridfahrzeugen
- › Problemschwerpunkt Schwerlastverkehr: hohe Energiedichte Vorteil Biokraftstoffe

Herausforderung öffentliche Akzeptanz – wo kommt der erneuerbare Strom her?

- › Situation: Biokraftstoffe sind mit 6,2% Marktanteil die einzige spürbare Alternative
- › Etwa 30 Biokraftstoffanlagen stellen soviel Energie bereit wie ca. 9.250 Windkraftanlagen
- › THG-Effizienz und Innovation bestimmen den Marktzugang: biomasserohstoff- und technologieoffener Wettbewerb!

# Energiebereitstellung aus erneuerbaren Energieträgern (2015)

Gesamtenergiebereitstellung: 375,3 Terawattstunden (TWh)



© BMWi auf Basis AGEE-Stat, Zeitreihen zur Entwicklung der erneuerbaren Energie in D, Stand: August 2016

\* mit biogenen Anteil des Abfalls | \*\* Stromerzeugung aus Geothermie etwa 0,1 TWh (nicht separat dargestellt)

# Das wollen wir! – Das Treibhausgasminderungspotenzial der Landwirtschaft als Energieversorger und -anwender heben – Perspektiven und Akzeptanz schaffen!

## Ausgestaltung der förderrechtlichen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige und ausgewogene Biokraftstoffpolitik nach 2020 – die Landwirtschaft mitnehmen!

- › Beibehaltung der Kappungsgrenze von 7 % für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse nach 2020 als „iLUC-freie Basismenge“
- › Landnutzungsänderungen müssen schnellstmöglich durch Regierungsabkommen und Kompensationsangebote gelöst und begleitet werden
- › Der „iLUC-Standpunkt“ der EU-Kommission darf nicht die Grundlage für die politische Entscheidung sein – ein wissenschaftlicher Nachweis für die Ursache-Wirkungsbeziehung ist nicht möglich – „Modelle“ sind keine Entscheidungsgrundlage
- › Einführung einer Treibhausgasminderungspflicht in der EU

- › Schrittweise Anhebung der Treibhausgasminderungspflicht
- › Alternative Kraftstoffe und Antriebe müssen bezahlbar sein als Voraussetzung für eine möglichst zeitnahe Marktdurchdringung ohne Subventionen
- › Technologie- und rohstoffoffene Förderung im Wettbewerb ist Treiber einer möglichst auch kosteneffizienten Nutzung der nachhaltig zertifizierten Biomasseressourcen (einschließlich Reststoffe wie Stroh)
- › Evolutionäre Entwicklung der Alternativen zur Vermeidung von Versorgungsrisiken
- › Die Hybridisierung der Antriebe ist der Einstieg, nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe überbrücken den Übergang in rein strombasierte Antriebe und nicht biogene Kraftstoffe
- › Fortschreibung der vollen Steuerentlastung für Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft
- › Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Landwirtschaft u.a. im Energiesteuerergesetz, um Biokraftstoffmengen in den THG-Quotenhandel einbringen zu können

## Herausgeber und Text:

- › Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP)  
Claire-Waldoff-Str. 7 · 10117 Berlin  
info@ufop.de  
www.ufop.de

## Stand:

- › November 2016

## Bildnachweis Titel:

- › OFC Pictures/Shutterstock.com

## Gestaltung:

- › WPR COMMUNICATION  
www.wprc.de





Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V.  
Claire-Waldoff-Straße 7 · 10117 Berlin

[info@ufop.de](mailto:info@ufop.de)  
[www.ufop.de](http://www.ufop.de)