
12795/AB XXIV. GP

Eingelangt am 15.01.2013

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Anfragebeantwortung

NIKOLAUS BERLAKOVICH
Bundesminister



lebensministerium.at

An die
Frau Präsidentin
des Nationalrates
Mag.^a Barbara Prammer
Parlament
1017 Wien

ZI. LE.4.2.4/0208-I/3/2012

Wien, am 14. JAN. 2013

Gegenstand: Schriftl. parl. Anfr. d. Abg. z. NR Petra Bayr, Kolleginnen und Kollegen vom 16. November 2012, Nr. 13081/J, betreffend entwicklungspolitische und ökologische Bedenken gegenüber dem Einsatz von Agrotreibstoffen

Auf die schriftliche parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Petra Bayr, Kolleginnen und Kollegen vom 16. November 2012, Nr. 13081/J, teile ich Folgendes mit:

Zu Frage 1:

Seit 17. Oktober 2012 liegt der Vorschlag der EU Kommission bezüglich der Änderung der beiden EU RL 2009/28/EG und 2009/30/EG zum Thema Indirekte Landnutzungsänderung (ILUC) vor. Nachdem die Verhandlungen dieses Vorschlags erst mit Anfang 2013 starten, ist derzeit nicht absehbar, in welche Richtung sich die Verhandlungen entwickeln werden.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Nachdem mit dem gegenständlichen Richtlinienvorschlag das 10%-Ziel des Einsatzes an erneuerbarer Energie der RL 2009/28/EG unverändert bleibt bedeutet dies, dass der überwiegende Anteil des 10%-Ziels im Jahr 2020 durch den Einsatz von Biokraftstoffen der ersten und zweiten Generation erreicht werden muss.

Zu Frage 2:

Nachdem die Verhandlungen zum Richtlinienvorschlag erst mit Anfang 2013 starten, ist derzeit nicht absehbar, in wie weit die vorgeschlagenen Regelungen für die Berichtspflichten in der vorgeschlagenen Art bestehen bleiben. Der derzeitige Kommissionsvorschlag sieht hinsichtlich der Berichterstattung vor, dass bezüglich der Meldung der Netto-Treibhausgasemissionseinsparung die in der RL 2009/28/EG angegebenen typischen Werte des Anhang V sowie die im Richtlinienvorschlag im Anhang VIII aufgeführten Schätzwerte für Emissionen infolge indirekter Landnutzungsänderungen als Summe gemeldet werden müssen.

Zu Frage 3:

Der Anteil der erneuerbaren Energie im Verkehr betrug nach der neuen Berechnungsmethode für das 10%-Ziel der Richtlinie 2009/28/EG unter Berücksichtigung der beigemischten Biokraftstoffe und des Stroms aus erneuerbare Energie im Schienenverkehr rd. 7,1%. Davon entfielen rd. 5,3% auf die Biokraftstoffbeimischung und rd. 1,8% auf den Bahnstrom.

Die Möglichkeit der Doppelanrechnung für bestimmte Biokraftstoffe gibt es seit dem Inkrafttreten der Kraftstoffverordnung mit 4. Dezember 2012, bisher wurden noch keine diesbezüglichen Anträge gestellt.

Zu Frage 4:

Nach den Bestimmungen der Kraftstoffverordnung müssen die Substitutionsverpflichteten die Substitutionsziele für fossilen Dieseldieselkraftstoff von 6,3% energetisch und für fossilen Ottokraftstoff von 3,4% energetisch erfüllen. Diese Substitutionsziele können durch die Beimischung von rd. 7Vol% Biodiesel zu Diesel (B7) und 5Vol% Bioethanol zu Ottokraftstoffen (B5) erreicht werden.

Zu Frage 5:

Die geplante Einführung des Biokraftstoffs E10 mit 1. Oktober 2012 wurde nach Vorlage des Richtlinienvorschlags der Europäischen Kommission zum Thema ILUC (Bis zur Klärung der Diskussion auf europäischer Ebene) vorläufig ausgesetzt.

Zu den Fragen 6 bis 8:

Um die eigenen (nationalen) Zielvorgaben zu erreichen, kann der Bedarf an Getreide (Weizen, Mais, Triticale) für Bioethanol vorrangig durch heimische Produktion gedeckt werden. Dabei wird nur jenes Getreide zu Bioethanol verarbeitet, das nicht für die Lebensmittelschiene verwendet wird. Je nach Ernteergebnis und allgemeinen Marktbedingungen werden ergänzend Rohstoffe niedrigerer Qualität (Futtergetreide) aus anderen benachbarten Mitgliedstaaten importiert (Slowakei, Tschechien, Ungarn, Rumänien, Deutschland). Andererseits produziert Österreich hohe Getreidequalitäten (z.B. Premiumweizen für Lebensmittel), die wiederum exportiert werden. Jährlich werden in der Bioethanolanlage in Pischelsdorf etwa 550.000 t Getreide zu 220.000 m³ Bioethanol verarbeitet.

Bei der Biodieselproduktion werden in Österreich hauptsächlich Raps und Altspeisefette verwendet. Bei Rapssaaten wird neben heimischer Erzeugung auch Ware aus anderen Mitgliedstaaten (Ungarn, Slowakei) eingesetzt. Jährlich werden etwa 75.000 t Raps aus heimischer Produktion für die Biodieselerzeugung verwendet.

Generell, wie auch für die Biotreibstoffschiene im Speziellen, erfolgen Lieferungen von Getreide sowie Raps nach Österreich hauptsächlich aus Nachbarstaaten im Rahmen des EU-Binnenmarktes. Importe aus Drittstaaten nach Österreich sind auf Grund der geografischen Lage und der Binnenlandsituation Österreichs sehr gering.

Im Rahmen der Berichtspflicht des BMLFUW an die EK gemäß Art. 4, Abs. 1 der Richtlinie 2003/30/EG „Biokraftstoffe im Verkehrssektor“ musste in den vergangenen Jahren der Einsatz von Biokraftstoffen jährlich an die EK gemeldet werden, nicht aber die Herkunft des eingesetzten Biokraftstoffs. Dementsprechend liegen dem BMLFUW diesbezüglich keine Daten vor. Die in Österreich vorhandenen Produktionskapazitäten für Biokraftstoffe übersteigen jedenfalls den österreichischen Bedarf, sodass bei einer Auslastung der Produktionen von einem Export an Biokraftstoffen aus Österreich auszugehen ist.

Zu den Fragen 9 bis 11:

Mit dem in den Richtlinien 2009/28/EG und 2009/30/EG festgeschriebenem Nachhaltigkeitssystem wird EU-weit sehr ambitioniert versucht, bei der Erzeugung von Biotreibstoffen bestmöglich sowohl Umweltbelange als auch soziale Fragen zu behandeln.

Mit diesen Nachhaltigkeitskriterien soll sichergestellt werden, dass die Rohstoffe, die zur Erzeugung von Biotreibstoffen verwendet werden und somit zur Zielerreichung des 10% Zieles beitragen, auf eine Art und Weise produziert werden, die negative Auswirkungen verhindert.

Diese Nachhaltigkeitskriterien betreffen nicht nur Rohstoffe, die innerhalb der EU produziert werden, sondern beziehen sich auch auf importierte Rohstoffe aus Drittstaaten. Österreich hat als einer der ersten Mitgliedstaaten in der EU das Nachhaltigkeitssystem für landwirtschaftliche Rohstoffe für Biotreibstoffe bereits seit dem 01.12.2010 umgesetzt.

Im Rahmen der Richtlinie 2009/28/EG wurde auch eine regelmäßige Überprüfung der Folgen einer erhöhten Nachfrage nach Biotreibstoffen im Hinblick auf die soziale Tragbarkeit sowohl in den Mitgliedstaaten, als auch in Drittstaaten vereinbart. Dabei wird auch überprüft, ob bedeutende Lieferdrittländer der Europäischen Union die Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) ratifiziert und umgesetzt haben. Zudem ist in den Berichten auch auf die Wahrung von Landnutzungsrechten einzugehen.

Zu Frage 12:

Im Rahmen der Verhandlungen zum Klimaschutzgesetz wurde in einer vom BMVIT geführten Arbeitsgruppe zum Thema Verkehr eine Reihe von Maßnahmen eingebracht, die den energetischen Endverbrauch im Verkehr reduzieren wie z.B.:

Die wichtigsten Maßnahmen diesbezüglich sind:

- Forcierung der Elektromobilität insbesondere im Sinne des gemeinsam mit dem BMWFJ und BMVIT unter Einbindung von rd. 200 ExpertInnen erarbeiteten Umsetzungsplans für Elektromobilität in und aus Österreich;
- Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung;
- Forcierung umweltfreundlicher Mobilität durch den weiteren Ausbau des Radverkehrs in Österreich;
- Einsatz in der EU zur weiteren Forcierung alternativer und effizienter Fahrzeuge und Kraftstoffe zur Erreichung des 95g CO₂/km Zieles im Jahr 2020 und Förderung von Fahrzeugen mit energieeffizienten und alternativen Antrieben in Flotten und Fuhrparks.

Auch die Ökologisierung der NoVA mit dem Bonus für Pkw mit geringen CO₂-Emissionen und alternativem Antrieb und dem Malus für Pkw mit hohem CO₂ Ausstoß wirkt sich sehr positiv aus:

- Marktanteil kleiner, verbrauchsparender Pkw mit CO₂-Emissionen unter 120 g/km hat sich von 5% auf 31% erhöht;
- Alternative Kfz machen bereits rd. 5.6% der Neuzulassungen aus!

Die aktuell geplante steuerliche Befreiung von sogenannten Jobtickets ist eine weitere wichtige Anreizmaßnahme für stärkere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Pendlerverkehr.

Der Bundesminister: