

**1975/AB XXII. GP**

---

**Eingelangt am 06.09.2004**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Land- Und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

## **Anfragebeantwortung**

Auf die schriftliche Anfrage der Abgeordneten Georg Oberhaidinger, Kolleginnen und Kollegen vom 9. Juli 2004, Nr. 1998/J, betreffend die verstärkte Einführung der Biokraftstoff-Richtlinie in Österreich, beehre ich mich Folgendes mitzuteilen:

**Zu Frage 1:**

Die Richtlinie 2003/30/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten sicherstellen sollten, dass ein Mindestanteil an Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen auf ihren Märkten in Verkehr gebracht wird.

In der Richtlinie sind Bezugswerte für nationale Substitutionsziele festgelegt. Eine Differenzierung der nationalen Richtwerte gegenüber den genannten Bezugswerten ist entsprechend zu begründen.

**Zu Frage 2:**

Gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2003/30/EG mussten alle Mitgliedstaaten jährlich einen Bericht an die Europäische Kommission (EK) verfassen, in dem

- die Maßnahmen, die ergriffen wurden, um die Verwendung von Biokraftstoffen oder anderen erneuerbaren Kraftstoffen als Ersatz für Otto- und Dieselkraftstoffe im Verkehrssektor zu fördern,
- die innerstaatlichen Ressourcen, die für die Erzeugung von Biomasse für andere Energieverwendungen als im Verkehrssektor bereitgestellt werden sowie
- der gesamte Kraftstoffabsatz und der Anteil der in Verkehr gebrachten reinen oder vermischten Biokraftstoffe und andere erneuerbare Kraftstoffe des Vorjahres dargestellt werden.

Im bereits mit Juli dieses Jahres fälligen ersten Bericht hatten die Mitgliedstaaten auch ihre nationalen Richtwerte für die erste Phase anzugeben. Österreich ist dieser Berichtspflicht nachgekommen. Der im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) vom Umweltbundesamt erstellte Bericht ist unter [www.ubavie.at](http://www.ubavie.at) einsehbar. Die Berichte der anderen Mitgliedstaaten liegen noch nicht vollständig vor bzw. gibt es noch keine Auswertung dieser Berichte seitens der Europäischen Kommission. Die bereits vorliegenden Berichte werden derzeit von meinem Ressort überprüft.

### Zu Frage 3:

Der am 9. Juli 2004 ausgesandte Begutachtungsvorschlag des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Novellierung der Kraftstoffverordnung sieht vor, folgende Kraftstoffmengen durch Biokraftstoffe oder erneuerbare Kraftstoffe zu substituieren:

- Ab dem 1. April 2005: 2,5 %, bezogen auf den Energieinhalt, gemessen am gesamten im Bundesgebiet in Verkehr gebrachten Otto- und Dieselkraftstoff im Verkehrssektor pro Jahr.
- Ab dem 1. April 2007: 4,3 %, bezogen auf den Energieinhalt, gemessen am gesamten im Bundesgebiet in Verkehr gebrachten Otto- und Dieselkraftstoff im Verkehrssektor pro Jahr.

- Ab dem 1. April 2008: 5,75 %, bezogen auf den Energieinhalt, gemessen am gesamten im Bundesgebiet in Verkehr gebrachten Otto- und Dieselkraftstoff im Verkehrssektor pro Jahr.

#### Zu Frage 4:

Nachfolgende Tabelle gibt einen geschätzten Bedarf an Biokraftstoffen für die Jahre 2005, 2007 und 2008 für die in Beantwortung der Frage 3 angeführten Mindestraten der in Verkehr gebrachten Biotreibstoffe wieder. Da derzeit der Biodieselmarkt in Europa am weitesten entwickelt scheint, wird der Bedarf für 2005 nur für Biodiesel dargestellt. Die Novelle zur Kraftstoffverordnung stellt dem Substitutionsverpflichteten die Auswahl der Biokraftstoffe bzw. der anderen erneuerbaren Kraftstoffe aber frei. Der Bedarf für 2007 bzw. 2008 wird in der nachfolgenden Tabelle unter der Annahme einer Erfüllung der Substitutionspflicht über Biodiesel im Dieselsegment bzw. Ethanol (auch als Grundstoff für ETBE) im Ottokraftstoffsegment dargestellt. Der Begutachtungsentwurf zur Richtlinienumsetzung wird auf Grund der Freiheit bei der Produktwahl jedenfalls aber auch bei den anderen möglichen Biokraftstoffen bzw. erneuerbaren Kraftstoffen zu Marktchancen führen.

*Tabelle: Prognose der benötigten Biokraftstoffmengen auf Basis einer Umsetzung der Ziele entsprechend Begutachtungsentwurf Kraftstoffverordnung (dargestellte Variante: Zielerreichung nur über Biodiesel und Ethanol)*

	<i>Biodiesel</i>	<i>Ethanol</i>
2005	220.900 Tonnen	–
2007	317.500 Tonnen	120.200 Tonnen
2008	481.900 Tonnen	150.000 Tonnen

#### Zu Frage 5:

Derzeit sind in Österreich 9 großtechnische und 3 Pilot-Biodieselanlagen in Betrieb. Die Gesamtkapazität beläuft sich auf mehr als 100.000 Tonnen pro Jahr. Zusätzlich ist noch die Biodieselanlage in Linz/Aschach mit einer Kapazität von 10.000 Tonnen pro Jahr vorhanden, die

aber derzeit nicht in Betrieb ist. Im Jahr 2003 wurden in Österreich laut Auskunft der Produzenten 55.000 Tonnen Biodiesel hergestellt. (Wovon ca. 90% ins Ausland verkauft wurden).

Sofern Österreich den gesamten benötigten Biodiesel selbst herstellt und die Substitution in der ersten Phase nur über Biodiesel erfolgt, müssten bis 2005 rund 220.000 Tonnen an Biodiesel produziert werden. Jedoch besteht für den Substitutionsverpflichteten die Möglichkeit, entsprechend der Richtlinie 2003/30/EG auch alle anderen Biokraftstoffe zur Erfüllung der Substitutionspflicht heranzuziehen.

Zu Frage 6:

Wie in Beantwortung der Frage 4 ausgeführt, wäre bei einer Erfüllung der Substitutionsverpflichtung im Ottokraftstoffsegment nur über Ethanol in Österreich im Jahr 2008 ein Bedarf von rund 150.000 Tonnen Ethanol vorhanden. Die Substitutionspflicht lässt allerdings die Art der Erfüllung für den Verpflichteten offen.

Zu Frage 7:

Der Begutachtungsentwurf zur Novelle der Kraftstoffverordnung sieht eine Substitutionsverpflichtung vor. Substitutionsverpflichteter ist jener Steuerschuldner gemäß § 22 Mineralölsteuergesetz, bei dem die Steuerlast für Otto- oder Dieselkraftstoffe gemäß § 2 Abs. 1 und 2 der Kraftstoffverordnung anfällt.

Zu Frage 8:

Es sind entsprechend dem Begutachtungsentwurf zur Novelle der Kraftstoffverordnung jene zur Substitution verpflichtet, die für fossile Kraftstoffe steuerpflichtig sind. Kraftstoffimporte unterliegen ebenfalls der Steuerpflicht, somit sind die Importeure verpflichtet, der Substitutionspflicht nachzukommen.

Zu den Fragen 9 und 14:

Gemäß § 4, Abs. 1, Punkt 7 des Mineralölsteuergesetzes sind Kraftstoffe aus biogenen Stoffen derzeit von der Mineralölsteuer befreit. Zusätzlich ist eine Beimischung von bis zu 2 % Biodiesel zu Diesel steuerfrei. Darüber hinaus wird bei einer Beimengung biogener Kraftstoffe von maximal 5 % zu Ottokraftstoffen eine Steuerermäßigung gewährt. Seitens des BMLFUW werden derzeit Gespräche mit dem dafür zuständigen Bundesministerium für Finanzen geführt, um die Mineralölsteuergesetzgebung im Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinie 2003/30/EG anzupassen. Es wird eine aufkommensneutrale Steuerregelung bei der Substitution mit Biokraftstoffen angestrebt.

Zu den Fragen 10 und 16:

Infolge der erhöhten Nachfrage nach biogenen Treibstoffen kann mit einer Zunahme der Herstellung von Biokraftstoffen gerechnet werden. Positive Auswirkungen auf alle in der Biokraftstoffherstellung miteingebundenen Industriezweige sind zu erwarten.

Biokraftstoffe als zusätzliche alternative Kraftstoffversorgung für den Verkehrssektor stellen gegenwärtig das einzige im größeren Maßstab technisch nutzbare Potenzial dar, mit dem sich fossile Kraftstoffe durch erneuerbare Energien ersetzen lassen. Biokraftstoffe bieten besonders deutliche Vorteile bei der Erhöhung der Versorgungssicherheit. Einige dieser Vorteile ließen sich laut Europäischer Kommission auch durch Biokraftstoffimporte erreichen, da Biokraftstoffe aus anderen Regionen kommen als Erdöl. Eine europäische bzw. heimische Produktion ist aber hinsichtlich Ökobilanzen, Wertschöpfung und Beschäftigungswirkung zu bevorzugen.

Die positive Beschäftigungsbilanz bei Biokraftstoffen wird von der Europäischen Kommission mit rund 16 Arbeitsplätzen je 1000 t Rohöleinheit, großteils im ländlichen Raum, angegeben. Rechnet man diese Ergebnisse hoch, so würde ein Biokraftstoffanteil von etwa 1 % des Gesamtverbrauchs an fossilen Kraftstoffen in der Europäischen Union 45.000 bis 75.000 neue Arbeitsplätze schaffen, der Großteil davon in ländlichen Gebieten.

Weiters können durch die Forcierung der Verwendung von Biokraftstoffen auch im Sinne der multifunktionellen Rolle der Landwirtschaft zusätzliche Möglichkeiten für eine nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raums und ein neuer Markt für innovative Agrarerzeugnisse in der erweiterten Union geschaffen werden.

Zu Frage 11:

Für den Anbau von nachwachsenden Rohstoffen gibt es derzeit für die Landwirte zwei „Anreizsysteme“.

1. Den Anbau von nachwachsenden Rohstoffen auf Stilllegungsflächen (VO (EG) Nr. 2461/1999). Dieser ist für die Produktion von Biokraftstoffen möglich.
2. Die Beihilfe für Energiepflanzen (VO (EG) Nr. 1782/2003). Diese Beihilfe wird im Rahmen der gekoppelten Beihilfen der GAP 2003 ab dem heurigen Jahr erstmals gewährt. Die Höhe der Beihilfe beträgt 45 €/ha für eine europäische Garantiefläche von 1,5 Mio ha. Für den Anbau sind alle Kulturen mit Ausnahme der Zuckerrübe möglich. Die zu erzeugenden Endprodukte sind Biokraftstoffe sowie elektrische und thermische Energie aus Biomasse. Beide Regelungen sind sowohl für die Landwirte als auch für die Verarbeiter mit strengen Auflagen (Vertragspflichten, Meldepflichten, usw.) verbunden.

Das BMLFUW unterstützt die Zielsetzung, den nationalen Rohstoffbeitrag möglichst groß zu halten. Allerdings wird - neben den oben angeführten Anreizsystemen - die Verfügbarkeit von Rohstoffen aus der heimischen Landwirtschaft im Wesentlichen von den für die Landwirte erzielbaren Erzeugerpreisen abhängen.

Frage 12:

In Österreich wurden im Jahr 2003 ca. 14.000 ha nachwachsende Rohstoffe auf Stilllegungsflächen angebaut, davon 8.500 ha Raps und 2.500 ha Sonnenblumen. An Energiepflanzen wurden heuer ca. 4.500 ha beantragt. Ein Teil dieser Flächen wurde bzw. wird für die Biodieselproduktion verwendet. Der zukünftige Beitrag der österreichischen Landwirtschaft für die Biotreibstoffproduktion ist schwer abschätzbar und auch von den zukünftigen Rahmenbedingungen abhängig. Allerdings ist davon auszugehen, dass die heurige gute Rapsernte die

Landwirte ermutigen wird, in Zukunft wieder mehr Ölsaaten anzubauen. Ein Teil dieser erwarteten Flächenzuwächse wird demnach der Biotreibstoffproduktion zur Verfügung stehen.

Zu Frage 13:

Die Einführung des Agrardiesels wurde vom Nationalrat im Zuge der Steuerreform beschlossen, um eine Wettbewerbsgleichheit bei den Betriebsmittelpreisen für die Landwirtschaft im Binnenmarkt zu erreichen und hat somit andere Ziele als die Biotreibstoff-Richtlinie. Zur urgier-ten Vorbildwirkung der Landwirtschaft wird festgestellt, dass auch der Agrarsektor, wie andere Sektoren, unternehmerische, wirtschaftliche Betriebsführung die Kostenrelation der stark schwankenden Treibstoffpreise (fossil/biogen) zu berücksichtigen hat. Auf Länderebene be-steht die Möglichkeit, Regelungen betreffend die Verwendung von Biotreib- und Schmierstof-fen in besonders umweltsensiblen Gebieten vorzuschreiben (vgl. Kettensägen im Forstbe-reich).

Zu Frage 15:

Mit dem Inkrafttreten der vorgeschlagenen Novelle der Kraftstoffverordnung wird durch die Regelung mehrjähriger Substitutionsziele ein Anreiz für Investoren von Biokraftstoffprodukti-onsanlagen gesetzt.

Zu Frage 17:

Durch die Novellierung der Kraftstoffverordnung 1999 und der damit vorgeschlagenen Substi-tutionspflicht durch Biotreibstoffe oder andere erneuerbare Kraftstoffe wird laut der Studie von Jungmeier G., Hausberger S., Canella L., Joanneum Research, TU Graz, „Treibhausgasemis-sionen und Kosten von Transportsystemen, Vergleich von biogenen mit fossilen Treibstoffen“ ein Reduktionsbeitrag zur Erreichung des Kyotoziels von bis zu 1,0 Mio t CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr erreicht. Dies entspricht etwa 5 % der gegenwärtigen Treibhausgas-Emissionen aus dem Verkehrssektor.

Die zitierte Studie des Deutschen Umweltbundesamtes bestätigt ebenfalls die positive Treibhausgasbilanz von Biodiesel. Seitens der Bundesanstalt für Landtechnik Wieselburg wurden verschiedene internationale Studien zum Thema evaluiert und bewertet. Diese Arbeit steht unter [www.blt.bmlfuw.gv.at](http://www.blt.bmlfuw.gv.at) zur Verfügung.

Derzeit werden in einem EU-Projekt ca. 70 europäische Studien über Biokraftstoffe evaluiert, wobei das Arbeitspaket „Ökobilanzen“ von Joanneum Research geleitet wird. Die bisherigen Ergebnisse bestätigen die obigen Resultate.

Zu Frage 18:

Dass Investoren in einem geeinten Europa ausschließlich auf österreichische Rohstoffe zurückgreifen werden, ist nicht zu erwarten. Wie bereits erwähnt, lassen sich Vorteile hinsichtlich der Versorgungssicherheit laut Europäischer Kommission auch durch Biokraftstoffimporte erreichen, da Biokraftstoffe aus anderen Regionen kommen als Erdöl und damit die Abhängigkeit von Krisengebieten reduziert werden kann.

Zu Frage 19:

Weiterführende volkswirtschaftliche Studien auf Basis der bereits vorliegenden Untersuchungsergebnisse erscheinen sind hinsichtlich zusätzlicher Maßnahmen zur Forcierung von Biokraftstoffen bzw. zur Evaluierung der nun vorgesehenen Regelung in den kommenden Jahren sinnvoll.