

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.429.297

. September 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Bayr, Genossinnen und Genossen haben am 7. Juli 2020 unter der **Nr. 2656/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend das Reduzieren des Palmöls und das Steigern des Agrotreibstoffverbrauchs gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *In welchen Schritten plant Ihr Ressort den Ausstieg aus der Verwendung von Agrotreibstoffen mit negativer Ökobilanz?*

In Österreich können Agrotreibstoffe nur dann auf die Ziele für den Einsatz erneuerbarer Energie im Verkehr angerechnet werden, wenn diese den in der Richtlinie (EU) 2009/28 festgelegten Nachhaltigkeitskriterien für „Biokraftstoffe“ entsprechen. Agrotreibstoffe, die entsprechend dieser Nachhaltigkeitskriterien eine negative Ökobilanz aufweisen bzw. nur geringe CO₂-Einsparungen im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen haben, konnten bisher und können auch weiterhin nicht auf die Ziele zum Einsatz von Erneuerbaren angerechnet werden.

Mit dem Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2018/2001, in Verbindung mit der delegierten Verordnung (EU) 2019/807, besteht nun erstmals für die Mitgliedsstaaten die EU-rechtliche Möglichkeit, die Anrechnung von „Biokraftstoffen“, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen hergestellt werden, zu beschränken. Nach der delegierten Verordnung (EU) 2019/807 fallen unter diese Kategorie derzeit nur „Biokraftstoffe“, die aus Palmöl hergestellt werden.

Dementsprechend wird derzeit im BMK eine Novelle der Kraftstoffverordnung 2012 vorbereitet, die in einem ersten Schritt die anrechenbaren Mengen von Agrotreibstoffen aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen auf jene Mengen beschränkt,

die 2019 in Österreich angerechnet wurden und in einem weiteren Schritt die Anrechenbarkeit dieser Kraftstoffe auf null reduziert.

Zu Frage 2:

- *Neben Palmöl können auch weitere Agrotreibstoffe negative Ökobilanzen aufweisen. Die Verwendung welcher Agrotreibstoffe soll darüber hinaus reduziert werden?*

Wie schon in meiner Beantwortung zu Fragepunkt 1 ausgeführt, konnten Agrotreibstoffe mit negativer Ökobilanz bisher und können auch weiterhin nicht auf die nationalen Ziele zum Einsatz von Erneuerbaren im Verkehr angerechnet werden.

Sobald die Ausweisung weiterer Rohstoffe für die „Biokraftstoff“-Herstellung auf EU Ebene als Rohstoffe mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erfolgt, gelten entsprechend der geplanten Vorgaben in der Kraftstoffverordnung automatisch dieselben Regeln, wie mit der Umsetzung der Novelle der Kraftstoffverordnung für palmölbasierte „Biokraftstoffe“.

Zu Frage 3:

- *Welche Aktivitäten planen Sie als Innovationsministerin, um die Entwicklung von advanced biofuels voranzutreiben?*

Mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/2001 sind auch verpflichtende Ziele für die so genannten fortschrittlichen Biokraftstoffe auf nationaler Ebene vorgegeben. Die verpflichtenden Ziele starten mit 2022 und steigen kontinuierlich bis 2030.

Seitens des Forschungsbereiches sind folgende Aktivitäten geplant:

Förderung fortschrittlicher Technologien im Bereich alternativer Treibstoffe

Wegen des hohen Anteils des Verkehrs an den Treibhausgasemissionen ist die Einführung erneuerbarer Energiequellen in der Mobilität von besonderer Bedeutung. Das BMK fördert die Entwicklung klimaneutraler Treibstoffe durch ein breites Portfolio von Instrumenten: Systematische Weiterführung national geförderter Forschungsprogramme, Netzwerke, Kompetenzzentren, Public Private Partnerships sowie europäische und internationale Forschungskooperationen. Durch die Einführung des Nachweises der Nachhaltigkeit mittels Zertifikaten und dem Aufbau des elektronischen Monitoringsystems „Elektronischer Nachhaltigkeitsnachweis – elNa“ durch das Umweltbundesamt besteht seit 2013 für Österreich die Möglichkeit gesicherte Aussagen zu den verwendeten Rohstoffen der österreichischen Agrotreibstoffproduktion zu machen.

1. Energieforschungsprogramm (national)

Mit dem Energieforschungsprogramm unterstützt der Klima- und Energiefonds energietechnologische Innovationen in Bereichen, in denen Österreich ein Stärkefeld besetzt, im internationalen Vergleich eine große Kompetenz aufweist und die einen besonders wirkungsvollen Beitrag zu Klimaschutz und Versorgungssicherheit leisten können.

2. Mobilität der Zukunft (national)

Das Programm unterstützt Forschungsprojekte, die mittel- bis längerfristig wesentliche Lösungsbeiträge für mobilitätsrelevante gesellschaftliche Herausforderungen erwarten lassen und durch Innovationen bestehende Märkte befruchten bzw. neue Märkte generieren.

- Aktuelle 15. MdZ-Ausschreibung zu nichtfossilen Treibstoffen und Energieträgern für mobile Anwendungen: Einreichperiode 27.05.2020 -23.09.2020

Gefördert werden in dieser Ausschreibung Projekte, die der Entwicklung und Optimierung von klimaneutralen und nicht-fossilen, gasförmigen und flüssigen Kraftstoffen für Verbrennungskraftmaschinen oberflächengebundener Fahrzeuge (Kraftfahrzeuge, Schienenfahrzeuge, Schiffe, etc.) dienen.

3. Kompetenzzentren-Programm COMET - BEST – Bioenergy and Sustainable Technologies (national)

Das Kompetenzzentren-Programm COMET (Competence Centers for Excellent Technologies) umfasst insgesamt drei Programm-Linien (COMET-Projekt, COMET-Zentrum, COMET-Modul), die sich durch hohe Forschungskompetenz und Wissenschaftsanbindung bei gleichzeitig hoher Umsetzungsrelevanz im Unternehmenssektor auszeichnen.

4. ERA-NET Bioenergy (europäisch)

Das ERA-NET Bioenergy ist ein Netzwerk von nationalen Förderstellen, welche die Entwicklung von Bioenergietechnologien forcieren. Der Klima- und Energiefonds und das BMK unterstützen mit ihrer Teilnahme die koordinierte Förderung transnationaler Forschungs- und Entwicklungsprojekte zur nachhaltigen Nutzung von Bioenergie.

5. Public Private Partnership Austrian Association for Advanced Propulsion Systems (A3PS) - national

Die A3PS wurde 2006 vom BMK gegründet und versteht sich als strategische Plattform und Partnerschaft von Technologiepolitik und Industrie- bzw. Forschungseinrichtungen. Ihre Aufgaben sind die Stimulierung, die Stärkung und die Koordination von F&E-Aktivitäten entlang des gesamten Innovationszyklus (Forschung, Entwicklung und Bereitstellung) von fortschrittlichen, emissionsreduzierten und -freien Antrieben, innovativen Fahrzeugkonzepten und Produktionstechnologien.

6. Beteiligung an europäischen Forschungsprogrammen wie Horizon Europe (europäisch)

Auf europäischer Ebene werden derzeit sechzehn EU-finanzierte Forschungsprojekte unter Horizon 2020 mit österreichischer Beteiligung durchgeführt. Erklärtes Ziel ist es, über die Mitarbeit an Europäischen Technologieplattformen wie der European Technology and Innovation Platform Bioenergy (ETIP Bioenergy), die Beteiligung österreichischer Organisationen zu stärken.

7. Internationale Forschungskooperation innerhalb der International Energy Agency (IEA)

- **Advanced Motor Fuels Technology Collaboration Programme**
Das Advanced Motor Fuels Technology Collaboration Programme (AMF TCP) unterstützt die Mitgliedsstaaten bei der Entwicklung von fortschrittlichen Motorkraftstoffen und Treibstoff-Fahrzeug-Systemen sowie bei der Markteinführung zukunftsweisender Motorenkraftstoffe und damit verbundener Fahrzeugtechnologien.
- **Hybrid and Electric Vehicle Technology Collaboration Programme**
Das Hybrid and Electric Vehicle Technology Collaboration Programme (HEV TCP) stellt ausgewogene und objektive Informationen über zukunftsweisende Elektro-, Hybrid und Brennstoffzellenfahrzeuge bereit, die Regierungen und lokale Entscheidungsträger adressieren.
- **Advanced Fuel Cells Technology Collaboration Programme**
Das Advanced Fuel Cells Technology Collaboration Programme (AFC TCP) ist eine Plattform, die eine forcierte Technologieentwicklung von Schlüsselkomponenten und -systemen von Brennstoffzellen und in weiterer Folge die Unterstützung der Marktimplementierung durch die Analyse und Entwicklung der hierfür erforderlichen politischen Rahmenbedingungen bzw. Instrumente sowie durch den Abbau existierender Eintrittsbarrieren verfolgt.

8. Laufende F&E Projekte

Zu den fortschrittlichen Biokraftstoffpfaden, die von österreichischen Unternehmen und Forschungsinstituten verfolgt werden, gehören Zellulose-Ethanol, Biomethan über Vergärung, Mitverarbeitung in Ö raffinerien, hydrothermale Verflüssigung und Elektrokraftstoffe.

Auf nationaler Ebene werden zurzeit fünf Projekte (EnCat, IEA Bioenergy Task39, IEA Annex 59: Lessons Learned from Alternative Fuels Experience ReGas 4 Industry, IEA AFC Annex 34) und eines Kompetenzzentrums (BEST – Bioenergy and Sustainable Technologies GmbH) zu alternativen Treibstoffen gefördert, in denen fünf österreichische Fördernehmer*innen aktiv sind (3 Unternehmen, 1 Hochschule und 1 Forschungseinrichtung)

Zu Frage 4:

- *Welche Schritte sollen gesetzt werden, damit die Forcierung von advanced biofuels nicht zu negativen sozialen und ökologischen Folgen führt?*

Für die fortschrittlichen Biokraftstoffe gelten dieselben Regeln hinsichtlich der Einhaltung der in der Richtlinie (EU) 2009/28 bzw. (EU) 2018/2001 festgelegten Nachhaltigkeitskriterien wie für die bisher eingesetzten „Biokraftstoffe“. Alle dort festgelegten Regelungen sind einzuhalten und sollen somit mögliche negative Folgen des Einsatzes dieser Kraftstoffe hintanhaltend.

Zu Frage 5:

- *Wird Österreich im Jahr 2021 einen Anteil von 0,5 % Agrotreibstoffe zweiter Generation auf der Straße und Schiene erreichen? Welche sind die Ziele für 2022, 2023 und 2024?*

Eine Aussage Mitte 2020 über die Höhe der Erreichung von Zielen 2021 ist leider nicht möglich. Das Angebot an fortschrittlichen Biokraftstoffen am Markt 2021 wird jedoch relativ eingeschränkt sein. Es bleibt daher abzuwarten, ob die verpflichtende Festlegung von Zielen die Hoffnung der Europäischen Kommission auf einen deutlichen Investitionsanreiz für den Ausbau der Produktion von fortschrittlichen Biokraftstoffen erfüllt.

Österreich wird dabei jedenfalls die Vorgaben der EU-Richtlinie umsetzen, die als Zielwert für 2022 0,2%, 2025 1% und 2030 3,5% vorschreibt.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Das Regierungsprogramm sieht die Einführung von E10 vor, um die heimische Bioethanol-Produktion bestmöglich zu nutzen. Aus welchen Ländern werden die Rohstoffe für die Ethanolproduktion importiert, die die Einführung von E10 ermöglichen? Nach welchen Kriterien werden die Importländer ausgewählt?*
- *Ist durch die Einführung von E10 eine weitere Verschlechterung des Selbstversorgungsgrads bei Getreide und Mais zu befürchten?*

Die jährlich produzierte Menge an Ethanol in Österreich ist etwa doppelt so hoch wie jene Menge an Ethanol, die derzeit in Österreich für eine 5%-Beimischung von Ethanol zu Benzin gebraucht wird. Eine mögliche Anhebung der Beimischung von 5% Ethanol auf 10% führt in Österreich daher zu keinem zusätzlichen Rohstoffbedarf für die Ethanolerzeugung.

Nach welchen Gesichtspunkten in der österreichischen Ethanolproduktion die Importländer für die verwendeten Rohstoffe ausgewählt werden ist dem BMK nicht bekannt, es ist wohl

davon auszugehen, dass Qualitätskriterien und der Preis der Rohstoffe dabei eine Rolle spielen.

Zu Frage 8:

- *Geht die Einführung von E10 mit der Deckelung der Agrotreibstoffe der ersten Generation konform?*

Nach der Richtlinie (EU) 2009/28 bzw. (EU) 2018/2001 ist festgelegt, dass maximal ein Anteil von 7% an Kraftstoffen, die aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen gewonnen werden, auf den Endenergieverbrauch im Bereich Straßen- und Schienenverkehr angerechnet werden darf. Nach derzeitigem Stand würden durch die Einführung von E10 diese 7% nicht überschritten.

Zu Frage 9:

- *Welchen Beitrag wird Ihr Ressort zur Reduktion von Palmöl auf nationaler Ebene, wie im Regierungsprogramm vorgesehen, beitragen?*

Im Kraftstoffbereich werden die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/2001 in Verbindung mit der delegierten Verordnung (EU) 2019/807 hinsichtlich der Bestimmungen für „Biokraftstoffe“, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen hergestellt werden, national umgesetzt.

Nach der delegierten Verordnung (EU) 2019/807 fallen unter diese Kategorie derzeit Agrotreibstoffe, die aus Palmöl hergestellt werden. Dementsprechend wird derzeit eine Novelle der Kraftstoffverordnung vorbereitet, die in einem ersten Schritt die anrechenbaren Mengen von „Biokraftstoffen“ aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen auf jene Mengen beschränkt, die 2019 in Österreich angerechnet wurden und in einem weiteren Schritt die Anrechenbarkeit dieser Kraftstoffe auf null reduziert.

Zu Frage 10:

- *Welchen Beitrag wird Ihr Ressort zur Reduktion von Palmöl auf europäischer Ebene, wie im Regierungsprogramm vorgesehen beitragen?*

Für den Einsatz von Palmöl im Verkehrsbereich wurde mit der Richtlinie (EU) 2018/2001 die Vorgabe zur Reduktion der Anrechenbarkeit von „Biokraftstoffen“ aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen auf die Ziele für den Einsatz von erneuerbarer Energie bis 2030 auf null festgelegt.

Mein Ressort wird sich für die derzeit einzige Möglichkeit einer Verschärfung dieser Bestimmungen auf EU-Ebene einsetzen. In einer Novelle der EU-Richtlinie zur Förderung der Erneuerbaren Energie könnte dabei die Frist für das Ende der Anrechenbarkeit von „Biokraftstoffen“ aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen von längstens 2030 nach vorne verschoben werden.

Zu Frage 11:

- *Wie kann aus Sicht Ihres Ressorts sichergestellt werden, dass es bei einer geringeren Menge an verwendetem Palmöl nicht zu ungewünschten Substitutionseffekten kommt?*

Für „Biokraftstoffe“ gelten die in der Richtlinie (EU) 2009/28 bzw. (EU) 2018/2001 festgelegten Nachhaltigkeitskriterien. Diese verpflichtend einzuhaltenden Nachhaltigkeitskriterien sollen mögliche negative Folgen des Einsatzes dieser Treibstoffe verhindern. Darüber hinaus ste-

hen den Mitgliedsstaaten auf Grund der Regelungen zum freien Warenverkehr in der EU keine Möglichkeiten zur Verfügung, die Anrechnung von bestimmten „Biokraftstoffen“ durch zusätzliche Kriterien einzuschränken.

Zu Frage 12:

- *Planen Sie einen Mechanismus, der ähnlich der Umweltbilanz auch die Sozial- und Menschenrechtsbilanz von Palmöl misst?*
 - a. *Wenn nein, warum nicht?*
 - b. *Wenn ja, auf welchen Daten soll dieser Mechanismus basieren?*

Für den Kraftstoffbereich sind derartige Bilanzen aktuell nicht in Überlegung. Die Österreichische Position bei einer möglichen kommenden Novelle der EU-Richtlinie zur Förderung der Erneuerbaren Energie soll aber wie auch bisher darin bestehen, die Einführung von verpflichtenden sozialen Kriterien auf EU-Ebene zu fordern.

Leonore Gewessler, BA

