

21.05.02**Empfehlungen
der Ausschüsse**EU - A - Fz - U - Vk - Wizu **Punkt** der 776. Sitzung des Bundesrates am 31. Mai 2002

Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen über alternative Kraftstoffe für den Straßenverkehr und ein Bündel von Maßnahmen zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/81/EWG bezüglich der Möglichkeit, auf bestimmte Biokraftstoffe und Biokraftstoffe enthaltende Mineralöle einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz anzuwenden

KOM(2001) 547 endg.; Ratsdok. 15500/01

Der federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union (EU),

der Agrarausschuss (A),

der Finanzausschuss (Fz),

der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U),

der Verkehrsausschuss (Vk) und

der Wirtschaftsausschuss (Wi)

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

Ausgeliefert am 21. MAI 2002

Vk
Wi
(bei
Annahme
entfallen
die Ziffern
2 bis 15,
36 und
39)

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich mit Nachdruck gegen den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen zu wenden, der unter der Zielsetzung Verringerung des CO₂-Ausstoßes im Straßenverkehr und Verringerung der Importabhängigkeit von fossilen Energieträgern Zwangsmaßnahmen zur Einführung von Biokraftstoffen fordert.

Der Bundesrat unterstützt zwar grundsätzlich das Anliegen, langfristig verstärkt alternative Kraftstoffe im Verkehrssektor einzusetzen. Gleichwohl ist es nicht Aufgabe der Gemeinschaft, im Detail die Mittel vorzuschreiben, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen.

Unter Missachtung der Grundsätze von Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit fordert der Richtlinienvorschlag schwerwiegende ordnungspolitische Eingriffe zum Ausgleich der Wettbewerbsnachteile von Biotreibstoffen:

- Festlegung von Zwangsquoten für den Anteil der Biotreibstoffe an den verkauften herkömmlichen Kraftstoffen;
- Einführung eines Beimischungszwangs von Biokraftstoffen zu herkömmlichen Kraftstoffen.

Die Gemeinschaft kann sich insoweit nicht auf eine Ermächtigungsgrundlage berufen. Auch die von der Kommission angeführten Gründe z. B. im Grünbuch "Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit" rechtfertigen ein europäisches rechtsverbindliches Instrument dieser Art nicht.

Wie die Kommission selbst ausführt, reicht eine 50 %ige Verbrauchsteuerermäßigung aus, um die Mehrkosten bei der Herstellung von Biotreibstoffen aufzufangen und damit deren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber herkömmlichen Kraftstoffen sicherzustellen. Die Möglichkeit einer solchen Verbrauchsteuerermäßigung wird mit der vorgeschlagenen Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 92/81/EWG bezüglich der Möglichkeit, auf bestimmte Biokraftstoffe und Biokraftstoffe enthaltende Mineralöle einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz anzuwenden, geschaffen. Von daher besteht auch keine Notwendigkeit für Quotenfestlegungen und Zwangsmaßnahmen.

- EU
A
U
2. Der Bundesrat begrüßt das Ziel der Kommission, den Einsatz von Biokraftstoffen [im Fahrzeugverkehr] zu steigern.
3. [EU
A]
- EU
U
4. Neben Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel sowie Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sind Biokraftstoffe ein Beitrag zum Klimaschutz im Verkehrssektor.
- EU
A
U
- [EU
A]
5. Das vorliegende Aktionsprogramm und die Richtlinienentwürfe tragen sowohl den Erfordernissen des Klimaschutzes als auch der Ressourcenschonung und damit letztlich dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung [grundsätzlich] Rechnung. Sie zielen auf eine Verringerung der Abhängigkeit vom Erdöl und die stärkere Marktdurchdringung des Kraftstoffmarktes mit Biokraftstoffen ab.
- EU
A
U
6. Mit den Mengenvorgaben der Kommission für die Verwendung biogener Treibstoffe wird ein wichtiges politisches Signal gesetzt.
- EU
A
7. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung jedoch, in den weiteren Verhandlungen mit der Kommission auf folgende Änderungen in den vorgeschlagenen Richtlinien hinzuwirken:

Zum Richtlinienvorschlag zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen

Zu Artikel 2 i.V.m. Teil A des Anhangs der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen

- EU
A
U
8. Es ist erforderlich, dass in die Richtlinie auch reines Pflanzenöl als Biokraftstoff aufgenommen und im Anhang entsprechend definiert wird.

Zu Artikel 3 i.V.m. Teil B des Anhangs der Richtlinie zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen

EU
U 9. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass die Förderung des Einsatzes von Biokraftstoffen mit Augenmaß erfolgen sollte.

A
(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 11)

10. Die formulierte Zielstellung, bis 2005 einen Anteil von 2 % und bis 2010 einen Anteil von 5,75 % Biokraftstoff an allen in den Mitgliedstaaten verkauften Kraftstoffen zu erreichen, ist zu optimistisch und sollte auf ein realistisches Maß zurückgenommen werden. In Deutschland wurden 2001 ca. 350.000 t Biodiesel produziert; das entspricht 1,1 % am Dieselmärkte bzw. 0,6 % am gesamten Kraftstoffmarkt. Mit einer Vervierfachung der Produktion könnte das Mengenziel für 2005 grundsätzlich erreicht werden. Damit wäre aber dieser Bereich rohstoffseitig weitgehend ausgereizt. Für eine weitere Erhöhung des Anteils von Biokraftstoffen müssen auch andere Biokraftstoffe wie Ethanol mit einbezogen werden, für die aber in den meisten Mitgliedstaaten noch die Infrastruktur (Produktionskapazitäten und Verteilsystem) und die Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen.

U 11. Bis 2005 hält der Bundesrat statt der von der Kommission vorgeschlagenen Vervierfachung eine Verdoppelung auf EU-weit 1 % Mindestanteil verkaufter Biokraftstoffe an allen verkauften Otto- und Dieselmärkten für erreichbar. Die längerfristigen Mengenziele (ab 2005) sollten im Rahmen der von der Kommission geplanten Evaluation und mit Blick auf die weiteren Entwicklungen der EU-Beitrittsländer festgelegt werden.

Zu Artikel 3 i.V.m. Teil B des Anhangs der Richtlinie zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen

EU
A 12. Den einzelnen Mitgliedstaaten sollte es langfristig ermöglicht werden, den vorgeschriebenen Anteil an den zu verwendenden Biokraftstoffen am Gesamtkraftstoffverbrauch ausschließlich über einen entsprechenden Marktanteil reiner Biokraftstoffe zu erreichen.

- EU
A
(bei
Annahme
entfallen
die Ziffern
14 und
15)
13. Der im Anhang Teil B vorgeschriebene Mindestbeimischungsanteil ab dem Jahre 2009 von 1 %, und dann jährlich um 0,75 % steigend, sollte aufgehoben werden.
- U
14. Während in umweltsensiblen Bereichen reine Biokraftstoffe eingesetzt werden sollten, unterstützt der Bundesrat für den Einsatz im Straßenverkehr die Strategie der Vermischung von Bio- mit konventionellen Kraftstoffen und die Förderung über eine Quotenlösung.
- Bei der Vermischung von erneuerbaren mit fossilen Kraftstoffen kann die bestehende Infrastruktur für die Betankung genutzt werden; es sind keine Investitionen in zusätzliche Betankungsstellen und neue Motoren erforderlich.
 - Der administrative Aufwand ist geringer.
 - Bei einer Quotenlösung ist der Absatz der Biokraftstoffe bis zu dem Mindestanteil garantiert. Es besteht Planungssicherheit, ohne dass bei stark steigenden Ölpreisen Mitnahmeeffekte und bei stark sinkenden Ölpreisen Verluste entstehen. Die Abhängigkeit der Wirtschaftlichkeit von Biokraftstoffen von den Schwankungen der Ölpreise entfällt.
- U
15. In Artikel 3 Anhang Teil B der Richtlinie zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen sollte der Zeitpunkt für eine Mindestbeimischung von Biokraftstoffen von 2009 auf 2005 vorgezogen werden.

Zur Änderungsrichtlinie über einen ermäßigten Verbrauchsteuersatz

- EU
V
K
Wi
16. Der Bundesrat stellt fest, dass die Richtlinienvorschläge der Kommission einen 2-prozentigen Anteil von wesentlich teurer produzierten Biokraftstoffen am verkauften Gesamtkraftstoffvolumen bis zum Jahre 2005 von den Mitgliedstaaten verlangen und damit eine weitere Verteuerung von Kraftstoffen auslösen.

Diese Mehrbelastungen können zwar durch Ausschöpfung der Ermächtigungsgrundlage im Richtlinienvorschlag in Form eines ermäßigten Verbrauchsteuersatzes von den Mitgliedstaaten kompensiert werden, der Bundesrat hat aber Zweifel, dass es dabei zu einer harmonisierten Vorgehensweise kommt.

EU
V
k
Wi

17. Die Bundesregierung wird deshalb gebeten, für eine einheitliche Kompensation der entstehenden Mehrkosten durch Ermäßigung der Verbrauchsteuersätze unter den Mitgliedstaaten einzutreten. Andernfalls würde es zu weiteren Wettbewerbsnachteilen für den Standort Deutschland, insbesondere für das Güterverkehrsgewerbe, kommen. Es ist daher notwendig, dass die Bundesregierung in diesem Fall gleichwertige Kompensationsmaßnahmen trifft.

EU
V
k
Wi

18. Der Bundesrat hält außerdem eine weitere Erhöhung der Kraftstoffpreise angesichts der in den letzten Jahren gestiegenen Belastungen für nicht vertretbar.

Zu Artikel 8 b der Änderungsrichtlinie zu 92/81/EWG

EU
A
Fz

[EU
A]

19. Es ist klarzustellen, dass Biokraftstoffe, die durch chemische Umwandlung entstehen, z. B. Rapsmethylester (RME) oder Ethyl-Tertiär-Butyl-Ether (ETBE), in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufgenommen sind [, da sie schon zum jetzigen Zeitpunkt wie auch in Zukunft wesentlich zum Absatz von Biokraftstoffen beitragen. Darauf weist auch die Kommission in ihrer Vorlage hin].

Zu Artikel 8 b und Artikel 8 c der Änderungsrichtlinie zu 92/81/EWG

EU
A
Fz

[EU
A]

(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 21)

20. Die Steuerbegünstigung für reine Biokraftstoffe und Mischungen muss über den 31. Dezember 2003 bzw. 31. Dezember 2010 hinaus unbefristet [und ohne Antragsverfahren] zulässig sein.

U

21. Grundsätzlich und langfristig sollten Infrastruktur- und externe Kosten auch bei den mit Biokraftstoffen betriebenen Kraftfahrzeugen internalisiert werden. Der Bundesrat hält jedoch zur Markteinführung Steuerermäßigungen in dem Um-

fang für sinnvoll und gerechtfertigt, wie sie für die Wettbewerbsfähigkeit und damit die Markteinführung erforderlich sind.

Zu Artikel 8 c Nr. 2 der Änderungsrichtlinie zu 92/81/EWG

EU 22. Für reine Biokraftstoffe und Mischungen, die mehr als 50 % Biokraftstoff ent-
A halten, muss eine Steuerermäßigung von mehr als 50 % [bzw. eine völlige
Fz Steuerbefreiung für den biogenen Anteil] gewährt werden können.

[EU
A]

EU 23. In allen Mitgliedstaaten sollte der Einsatz von Mischungen jedweder Art zwi-
A schen biogenen Treibstoffen und Treibstoffen fossiler Herkunft als auch die
Verwendung von reinen Biokraftstoffen ohne steuerliche Nachteile ermöglicht
werden.

EU 24. Die Regelungen zur Ermäßigung des Verbrauchsteuersatzes auf Biokraftstoffe
A sind so zu fassen, dass eine Gleichbehandlung von reinen Biokraftstoffen und
Kraftstoffgemischen (Begünstigung nur des Biokraftstoffanteils im Gemisch)
erfolgt.

Zu Artikel 8 d der Änderungsrichtlinie zu 92/81/EWG

EU 25. Die weitergehende Steuerbegünstigung für den öffentlichen Personennahver-
A kehr, einschließlich Taxis, und von in Verantwortung öffentlicher Stellen be-
triebene Fahrzeuge (Artikel 8 d) sollte auf die folgenden weiteren umweltsen-
siblen Bereiche ausgedehnt werden: Binnenschiffe, Motorboote, Fahrzeuge an
Wassertalsperren und Kiesgruben sowie auf die gesamte Land- und Forstwirt-
schaft und deren vor- und nachgelagertes Gewerbe, ferner auf Einsatzbereiche
im Hochgebirge, wie Pistenraupen und Berghüttenversorgungseinrichtungen
(Fahrzeuge, Strom- und Wärmeversorgung - Blockheizkraftwerke -, Seilbah-
nen).

Die Ausweitung der Bereiche für eine zusätzliche Ermäßigung ist erforderlich
und gerechtfertigt, für Fahrzeuge und Aggregate, die in besonders umweltsen-
siblen Bereichen wie Gewässern, der mit Land- und Forstwirtschaft verbunde-
nen Bereiche und Berggebieten bzw. alpinen Regionen betrieben werden. In

diesen Bereichen ist für den Einsatz umweltfreundlicher Kraftstoffe auch eine besondere Erwartungshaltung der Bevölkerung und deren Verständnis für steuerliche Begünstigungen gegeben.

Zu Artikel 8 e der Änderungsrichtlinie zu 92/81/EWG

- EU
A 26. Auf die in Artikel 8 e vorgesehene Modulation der Verbrauchsteuerermäßigungen entsprechend der Entwicklung der Rohölpreise ist zunächst zu verzichten.

Zu den Vorlagen insgesamt

- EU
Vk
Wi
(bei
Annahme
entfällt
Ziffer 28) 27. Die Argumente, die üblicherweise für die Biokraftstoffe vorgetragen werden, sie seien zu hundert Prozent heimischen Ursprungs und CO₂ neutral, sind - was ihre Erzeugung und Verfügbarkeit angeht - nicht überzeugend. Biokraftstoffe sind teuer, und der direkte sowie der indirekte Energieverbrauch beim Anbau der Energiepflanzen und bei der Herstellung der Kraftstoffe lassen etwa fünfzig Prozent des CO₂-Vorteils wieder verloren gehen.

Nach Feststellung des Bundesumweltamtes ist ein Monokulturanbau von Raps mit erheblichen Umweltbelastungen verbunden. Gleichzeitig ist die Produktion von Rapsöl zu Energiezwecken unwirtschaftlich, denn jeder in die Förderung der Kraftstoffeffizienz staatlich investierte Euro rechnet sich weitaus stärker.

Der Kostenunterschied zwischen Biodiesel und Mineralöldiesel vor Steuern wird voraussichtlich auch mittelfristig Bestand haben. Es gibt derzeit keine erkennbaren Anzeichen dafür, dass das aktuelle Preisband für Rohöl in absehbarer Zeit dauerhaft und deutlich überschritten werden könnte. Außerdem besteht wenig Hoffnung, die Kosten der Biokraftstofferzeugung mittelfristig auf ein wettbewerbsfähiges Niveau senken zu können. Dies gilt auch unter Berücksichtigung künftig verbesserter Produktions- und Verfahrenstechniken und der Nutzung von preiswerten biogenen Altölen und -fetten. Alternative Kraftstoffe werden auf absehbare Zeit auf staatliche Förderung durch verringerte Mineralölsteuersätze angewiesen sein.

Aus diesen Gründen bittet der Bundesrat die Bundesregierung, durch ein umfassendes Ökobilanzgutachten feststellen zu lassen, ob es sich ökonomisch und ökologisch rechnet, Rapsdiesel oder andere alternative Kraftstoffe sowohl bei ihrer Erzeugung in der Landwirtschaft als auch bei ihrer Verwendung als Kraft-

stoffe zu subventionieren.

U 28. Biokraftstoffe schneiden in einer ökologischen Gesamtbewertung hinsichtlich einiger Umweltkriterien besser, hinsichtlich anderer Kriterien aber vergleichbar oder schlechter ab als fossile Kraftstoffe. Soweit Klimaschutz in einer Abwägung der Kriterien einen hohen Stellenwert einnimmt, fällt die Gesamtbewertung entsprechend positiv aus.

- Biokraftstoffe weisen einen klaren Vorteil hinsichtlich der Reduzierung der Treibhausgasemissionen auf. Allerdings hängt der Vorteil von der Art des Biokraftstoffs ab. Hier spielt neben dem Energieertrag pro Hektar und dem Energieaufwand von Anpflanzung, Ernte und Transport insbesondere der Energieaufwand zur Weiterverarbeitung (z. B. Veresterung zu Biodiesel) eine wichtige Rolle. Auf Grund des relativ hohen Energieaufwands der Prozesskette von Herstellung, Weiterverarbeitung und Transport von bis zu 40 % des Brutto-Energieertrags sind Biokraftstoffe nur im Ausmaß des Nettoenergieertrags klimaneutral.
- Auch mit Biokraftstoffen betriebene Kraftfahrzeuge verursachen Emissionen von Luftschadstoffen.
- Gegen die Vorteile für den Klimaschutz abzuwägen sind weiterhin die Belastungen insbesondere des intensiven Anbaus von Energiepflanzen für den Boden-, Wasser- und Naturhaushalt und den Artenschutz. Bei intensivem Anbau fallen die den Treibhauseffekt mitverursachenden Lachgasemissionen negativ ins Gewicht.
- Hinsichtlich der Lärmemissionen weisen mit Biokraftstoffen betriebene Kraftfahrzeuge keinen Vorteil auf.

Zur Gesamtbewertung von Biokraftstoffen aus Umweltsicht existieren einige Studien, die aber zu unterschiedlichen Bewertungsergebnissen kommen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich gegenüber der Kommission dafür einzusetzen, dass die Frage der ökologischen und ökonomischen Gesamtbewertung von Biokraftstoffen thematisiert und bei den strategischen Überlegungen berücksichtigt wird.

EU U 29. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass der Anbau von Energiepflanzen nicht im Widerspruch zu dem Ziel der Extensivierung und Ökologisierung der Landwirt-

schaft stehen darf und dass der Aspekt der Flächenkonkurrenz - auch zu Flächenansprüchen z. B. des Naturschutzes und der Neuwaldbildung - stärker berücksichtigt werden sollte.

EU
U

30. Der Bundesrat befürchtet bei einer starken Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen, dass auf Grund der dadurch generierten weltweiten Nachfrage die Anbaufläche für Energiepflanzen weltweit zu Lasten der Anbaufläche für Nahrungs- und Futtermittel ausgeweitet wird, was angesichts der nach wie vor ungesicherten Welternährung und der deutlich ansteigenden Weltbevölkerung problematisch ist, bzw. dass ein zusätzlicher Druck zur Nutzung marginaler, ökologisch sensibler Flächen (z. B. Tropischer Regenwald) entsteht.

EU
A

31. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung des Weiteren, sich dafür einzusetzen, dass bei der weiteren Ausgestaltung und Umsetzung der EU-Vorschläge sich die Produktion von Biokraftstoffen auf die Verwendung von Agrarüberschüssen des Gemeinsamen Marktes beschränkt.

Eine Ausweitung der energetischen Nutzung von landwirtschaftlichen Rohstoffen in Europa auf Grund hier herrschender Preisrelationen zwischen Nahrungsmittelmärkten und Energiemärkten darf keine negativen Auswirkungen auf Nahrungsmittelmärkte und Nahrungsmittelpreise insbesondere in Entwicklungs- und Schwellenländern nach sich ziehen. Deshalb wird die Kommission gebeten zu beobachten, ob und wie sich ihr Vorschlag für eine Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen auf die internationalen Nahrungsmittelmärkte auswirkt.

EU
A

32. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, eine Klärung herbeizuführen, inwieweit das Blair-House-Abkommen nach Angleichung der Flächenprämien zwischen Ölsaaten- und Getreideflächen sowie Stilllegungsflächen für die Erzeugung von Raps auf Stilllegungsflächen noch Anwendung für den Non-Food-Bereich finden muss.

EU
U

33. Der Bundesrat weist weiterhin darauf hin, dass im Sinne einer ganzheitlichen Öko-Bilanzierung der Einsatz von reinen Biokraftstoffen in umweltsensiblen Bereichen (z. B. in der Schifffahrt, in Wasser- und Naturschutzgebieten, im Hochgebirge sowie in Bergbau, Land- und Forstwirtschaft) Priorität haben sollte, weil dort ihre Vorteile - bessere biologische Abbaubarkeit und geringere

Wassergefährdungsklasse - stärker zur Geltung kommen. Überall dort, wo durch Unfälle und Leckagen das Risiko des Eintrags der Kraftstoffe in Böden oder Gewässer besteht, sollten reine Biokraftstoffe eingesetzt werden.

- EU
U
34. Die Rahmenbedingungen sollten so gestaltet werden, dass Biokraftstoffe vorrangig in umweltsensiblen Bereichen verwendet werden. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, ein Konzept für geeignete wirtschaftliche Anreize zur vorrangigen Verwendung der Reinkraftstoffe auf Pflanzenölbasis in umweltsensiblen Bereichen zu entwickeln. Im Aktionsprogramm und den Richtlinienentwürfen der Kommission sollte die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten geschaffen werden, in umweltsensiblen Bereichen reine Biokraftstoffe einzusetzen und dafür über die Option einer vollen Steuerbefreiung zu verfügen.
- EU
A
U
35. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich bei den weiteren Verhandlungen mit der Kommission dafür einzusetzen, dass schnellstmöglich eine gesetzlich verbindliche Normierung der Biokraftstoffe erfolgt, um für Verbraucher und Automobilindustrie eine garantierte Kraftstoffqualität sicherzustellen.
- EU
U
36. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, sich außerdem dafür einzusetzen, dass nicht ausschließlich Kraftstoffe auf Pflanzenölbasis von der Quotenlösung profitieren, sondern dass auf Grund der ökologischen Vielfalt auch gasförmige Bioenergieträger oder aus Biomasse erzeugte flüssige Kraftstoffe (sog. Sunfuel) in den Anhang A des Richtlinienentwurfs aufgenommen werden. Die Weiterentwicklung von Biogasanlagen und Verfahren zur thermochemischen Vergasung von Biomasse und die Umwandlung der Vergasungsprodukte in synthetische Kraftstoffe sollten hierbei berücksichtigt werden.
- EU
A
37. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung in den weiteren Verhandlungen zur Ausgestaltung und Umsetzung der Kommissionsvorschläge darauf zu drängen, dass die Rahmenbedingungen für Biokraftstoffe künftig auch für synthetische Kraftstoffe gelten werden, die auf Basis von Biomasse über thermochemische Umwandlungsprozesse neu synthetisiert werden.

EU
A

38. Abschließend bittet der Bundesrat die Bundesregierung, in ihre Überlegungen zur Umsetzung des EU-Vorschlags die gezielte Erzeugung von Bioäthanol aus Roggen [in Verbindung mit der Vorgabe eines Beimischungsanteils in Otto-Kraftstoffen] einzubeziehen. Dabei sind u. a. die Aspekte Roggenproduktion auf ertragsarmen Standorten, Flächeneffizienz in Bezug auf die produzierte Kraftstoffmenge, Nettoenergiegewinn sowie Veränderungen der Abgaswerte zu berücksichtigen.

39. [A]