

# RICHTLINIE ZUR ÄNDERUNG DER ERNEUEBARE-ENERGIEN- UND KRAFTSTOFFQUALITÄTSRICHTLINIE

## HINTERGRUND

30.06.2015 ☺

Die [Erneuerbare-Energien-Richtlinie](#) und die [Kraftstoffqualitätsrichtlinie](#) fördern die Nutzung von Biokraftstoffen in der EU. Bis 2020 sollte der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr laut diesen Richtlinien mindestens zehn Prozent betragen. Dieses Ziel ist jedoch umstritten, da es in erster Linie mit Biokraftstoffen erreicht werden würde. In Deutschland lag der Biokraftstoffanteil am Gesamtver-

brauch im Verkehrssektor 2013 bei [5,7 Prozent](#). Agrotreibstoffe stehen aufgrund der Gefahren für die Umwelt, der Konkurrenz zu Nahrungsmitteln und der großen direkten und indirekten Flächen-nutzungsänderungen in der Kritik. Nach jahrelangem Druck aus der Zivilgesellschaft soll die neue Biokraftstoffrichtlinie diese falschen Anreize beseitigen.

## AKTUELLER STAND

- Im April 2015 haben sich Rat und EU-Parlament auf einen Kompromiss bei der Biokraftstoffreform geeinigt.
- Bis 2020 sollen konventionelle Biotreibstoffe aus Nahrungspflanzen nur noch sieben statt bislang zehn Prozent des Kraftstoffverbrauchs im Verkehrssektor ausmachen.
- 2,5 Prozent des Energieverbrauchs im Verkehr sollen ab 2020 aus Biokraftstoffen der zweiten Generation kommen, bis 2016 sollen es 0,5 Prozent sein. Das sind beispielsweise Treibstoffe, die aus kompletten Pflanzen oder Abfällen der Land- und Forstwirtschaft gewonnen werden.

- Biokraftstoffe aus neuen Anlagen müssen im Vergleich zu fossilen Energien ab Juli 2014 mindestens 60 Prozent CO<sub>2</sub> einsparen.
- Über die Auswirkungen indirekter Landnutzungsänderungen (ILUC) müssen Biokraftstoffproduzenten künftig Bericht erstatten, können aber nicht zur Rechenschaft gezogen werden.
- Der Beitrag von Biokraftstoffen der zweiten und dritten Generation wird doppelt oder sogar vierfach angerechnet.

## PROZESS & DOKUMENTE

2009-05-01

[Erneuerbare-Energien-Richtlinie](#) und [Kraftstoffqualitätsrichtlinie](#) treten in Kraft.

2010-06-19

Kommission stellt zwei Mitteilungen ([C 160/01](#), [C 160/02](#)) und eine [Entscheidung](#) zu den Nachhaltigkeitskriterien für die Zertifizierung von Biokraftstoffen vor.

2010-09-20

Umweltverbände klagen ([03/2010](#), [09/2010](#)) gegen die Kommission, weil diese Informationen über negative klimatische Auswirkungen von Agrotreibstoffen zurückhält.

2012-10-17

[Richtlinienvorschlag](#) der Kommission zur nachhaltigen Nutzung von Biokraftstoffen.

2013-09-11

Das EU-Parlament [votiert](#) in erster Lesung für eine Begrenzung konventioneller Biokraftstoffe aus Nahrungspflanzen auf sechs Prozent und die Berücksichtigung von ILUC-Faktoren in der Bilanzierung von Biokraftstoffen.

2013-12-12

Einigung im Ministerrat [scheitert](#) an der Bilanzierung von indirekten Landnutzungsänderungen.

2014-06-13

[Ministerrat](#) will eine Deckelung von konventionellen Biokraftstoffen bei sieben Prozent und nur Berichterstattung über ILUC-Faktoren. Damit scheitert eine Einigung in erster Lesung.

2015-04-14

Informelle Einigung zwischen Umweltausschuss und Ministerrat.

2015-05-28

Das EU-Parlament [stimmt](#) dem Kompromiss in zweiter Lesung zu.

## NÄCHSTE SCHRITTE

Bis 2017

Die EU-Mitgliedstaaten müssen die Richtlinie umsetzen.

## ZENTRALE STREITFRAGEN

### Deckelung des Biokraftstoffanteils im Verkehrsbereich

Sollen Treibstoffe aus Nahrungspflanzen weiterhin gefördert werden und in welchem Umfang? 2009 hatte die EU entschieden, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr auf zehn Prozent auszuweiten. Mit der fünf-prozentigen-Deckelung von Agrosprit aus Nahrungsmitteln wollte die Kommission nun von Kraftstoffen der ersten Generation abrücken und nachhaltigere Alternativen fördern. Auf Druck aus dem Ministerrat kommt nur eine Deckelung von sieben Prozent. Während Umwelt- und Entwicklungsverbände bis hin zu Weltbank und OECD lange vor den gravierenden ökologischen und sozialen Schäden der Biokraftstoffproduktion in großem Stile gewarnt haben, fürchtet die europäische Biokraftstoffindustrie einen Umsatzeinbruch.

### Indirekte Landnutzungsänderungen berücksichtigen

Wie kann sichergestellt werden, dass der Einsatz von Biokraftstoffen tatsächlich nachhaltig ist? Werden Agrarflächen für den Anbau von Energiepflanzen für Treibstoffe genutzt, muss die Nahrungsmittelproduktion auf andere Flächen ausweichen und es kommt zu indirekten Landnutzungsänderungen (Indirect Land Use Change, ILUC). Das zerstört Wälder, Moore und andere kohlenstoffreiche Ökosysteme und setzt große Mengen an Treibhausgasen frei. EU-weit werden dadurch bis 2020 550 bis 830 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ausgestoßen. Die Konkurrenz zu Nahrungsmittelpflanzen führt außerdem zu steigenden Preisen und verschärft Landkonflikte zwischen Agrarindustrie, Kleinbauern und indigener Bevölkerung. Bislang wurden die Folgen indirekter Landnutzungsänderungen nicht in die Klimabilanz von Agrosprit einbezogen. Strittig war in den Verhandlungen, ob Biokraftstoffproduzenten lediglich über Landnutzungsänderungen berichten sollen oder nur noch nachhaltig angebaute Energiepflanzen nutzen dürfen.

## POSITIONEN DER GESETZGEBENDEN INSTITUTIONEN

|   | EU-Kommission                                      | EU-Parlament (Umweltausschuss)  | EU-Parlament   | EU-Ministerrat                                       |
|---|--|---|--|--|
| <b>Begrenzung konventioneller Biokraftstoffe</b>                      | 5%ige Deckelung für konventionelle Biokraftstoffe. | 5,5%ige Deckelung für konventionelle Biokraftstoffe.  | 6%ige Deckelung für konventionelle Biokraftstoffe.                                     | Gegen Deckelung.                                     |
| <b>Biokraftstoffe der zweiten Generation</b>                          | Ab 2020 2% der Kraftstoffe aus zweiter Generation. | Ab 2020 2% der Kraftstoffe aus zweiter Generation.  | Ab 2020 2,5% der Kraftstoffe aus zweiter Generation.                                   | Ab 2020 2,5% der Kraftstoffe aus zweiter Generation. |
| <b>Indirekte Landnutzungsänderungen</b>                               | Nur Berichterstattung über ILUC-Faktoren.          | Anrechnung von ILUC-Faktoren (bei der Kraftstoffqualitätsrichtlinie erst ab 2020).                      | Anrechnung von ILUC-Faktoren (nur in der Kraftstoffqualitätsrichtlinie, erst ab 2020). | Gegen Anrechnung von ILUC-Faktoren.                  |
| <b>Vorgeschriebene CO<sub>2</sub>-Einsparung durch Biokraftstoffe</b> | 60% bei neuen Anlagen ab Juli 2014.                | s. Kommission + Verschärfung der Regeln für alte Anlagen: ab 2018 60% Einsparung statt wie bislang 35%. | s. Kommission.   |  |

## POSITIONEN VON UMWELTVERBÄNDEN

### Begrenzung des Biokraftstoffziels auf sieben Prozent

Dass der Anteil von Treibstoffen aus Nahrungspflanzen mit Inkrafttreten der Richtlinie auf sieben Prozent begrenzt werden soll, ist aus Sicht der Umweltverbände bei weitem nicht ausreichend, aber ein Schritt in die richtige Richtung. Die Reform stelle einen Einstieg in den Ausstieg aus den nicht-nachhaltigen Biokraftstoffen der ersten Generation dar, [kommentierten](#) die Umweldachverbände Europäisches Umweltbüro und Birdlife Europe. Um den Biospritbedarf der EU im Jahr 2020 zu decken, wird eine Anbaufläche von [22 - 31,5](#) Millionen Hektar benötigt. Das entspricht bis zu [88 Prozent](#) der Gesamtfläche Deutschlands. [Entwicklungsverbände](#) kritisieren, dass diese Flächen besser genutzt werden sollten, um den 870 Millionen Hungernden weltweit zu einer besseren Nahrungsmittelversorgung zu verhelfen. Schon 2009 wurden [12 Prozent](#) der pflanzlichen Öle sowie [20 Prozent](#) des Zuckerrohrs für die Produktion von Biokraftstoffen verwendet. Der erhöhte Bedarf an Ackerfläche und Nahrungspflanzen für die Biospritproduktion lassen die Nahrungsmittelpreise kontinuierlich steigen. Ohne Biokraftstoffe wären die Preise für Weizen, Mais und Pflanzenöle 2017 um [5 - 17 Prozent](#) niedriger. Auch multilaterale Organisationen wie die Weltbank und die OECD fordern daher, die Förderung von Biokraftstoffen aus Ackerpflanzen zu beenden.

### Indirekte Landnutzungsänderungen berücksichtigen

Die Entscheidung, es bei einer reinen Berichterstattungspflicht zu belassen, wird als nicht ausreichend bewertet, um den gravierenden Folgen von Flächennutzungsänderungen tatsächlich entgegenzuwirken. [Umweltverbände](#) sind der Meinung, dass über ILUC-Faktoren indirekte Landnutzungsänderungen verbindlich in die Berechnung der Klimabilanz von Biokraftstoffen einbezogen werden müssen. Biospritproduktion ebnet den Weg für Monokulturen, Gentechnik, sowie einen hohen Einsatz von Düngemitteln und Pestiziden. Die Umwandlung von Gebieten in Ackerfläche verringert die Artenvielfalt um bis zu [85 Prozent](#). Zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Verkehrs sollten Effizienz, der ÖPNV und andere Nutzungsformen erneuerbarer Energien wie Ökostrom und Elektroantriebe vorangetrieben werden.

## WEITERE INFORMATIONEN

Attac (2008): [Ernährungssouveränität statt Agrotreibstoffe](#)  
 Birdlife (2010): [Biofuels: indirect land use change and climate impact](#)  
 BMELV (2013): [Basisdaten Bioenergie Deutschland](#)  
 Brot für die Welt (2011): [Agrotreibstoffe](#)  
 BUND (2008): [Kein Beitrag zum Klimaschutz und zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr](#)  
 BUND, Misereor, Oxfam (2013): [Förderung von Biosprit in der EU](#)  
 EEB (2009): [Analysis of EU's revised Biofuels policy](#)  
 EEB et. al (2013): [Vorschlag zum Umgang mit indirekten Landnutzungsänderungen](#)  
 EEB et. al (2015): [Pitfalls and Potentials: The Role of Bioenergy in the EU Climate and Energy Policy post 2020](#)  
 EU-Kommission: [Biofuels and other renewable energy in transport \(Webseite\)](#)  
 FAO (2013): [Committee on World Food Security. HLPE. Biofuels and Food Security. Draft Report](#)  
 GSI & IISD (2013): [Biofuels - At what costs? A review of costs and benefits of EU biofuel policies](#)  
 Howarth et. al. (2009): [Rapid assesment on biofuels and the environment: overview and keyfindings](#)  
 IEEP (2011): [Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels and Bioliquids in the EU](#)  
 JRC (2011): [Estimate of GHG emissions from global land use change scenarios](#)  
 OECD (2008): [Rising Food Prices. Causes and Consequences](#)  
 T&E (2013): [Biofuels Publications](#)

Erstellt von:



Deutscher Naturschutzring  
 EU-Koordination  
 Antje Mensen  
 Tel: +49 (0)30 678177570  
[eu-info@dnr.de](mailto:eu-info@dnr.de)  
[www.eu-koordination.de](http://www.eu-koordination.de)

FÖRDERHINWEIS: Dieses Projekt wird finanziell vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt gefördert. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung der Rechte Dritter.