



Kraftstoffpolitik der EU

Andreas Pilzecker
European Commission, DG Energy - Renewable Energy and CCS

Wo stehen wir in der EU?

Mineralölbasierte Kraftstoffe beherrschen den Markt, Transport in der EU basiert zu 94% auf Mineralöl.

Erdgas, Autogas und Biokraftstoffe sind verfügbare aber wenig bedeutende Alternativen.

Elektromobilität steht am Anfang.

Daran wird sich auch absehbar (bis 2020) und mittelfristig wenig ändern.

Abhängigkeit vom Öl hat Folgen:

Die EU importiert 84% des Öls das sie braucht; das kostet 2,1% der Wirtschaftskraft.

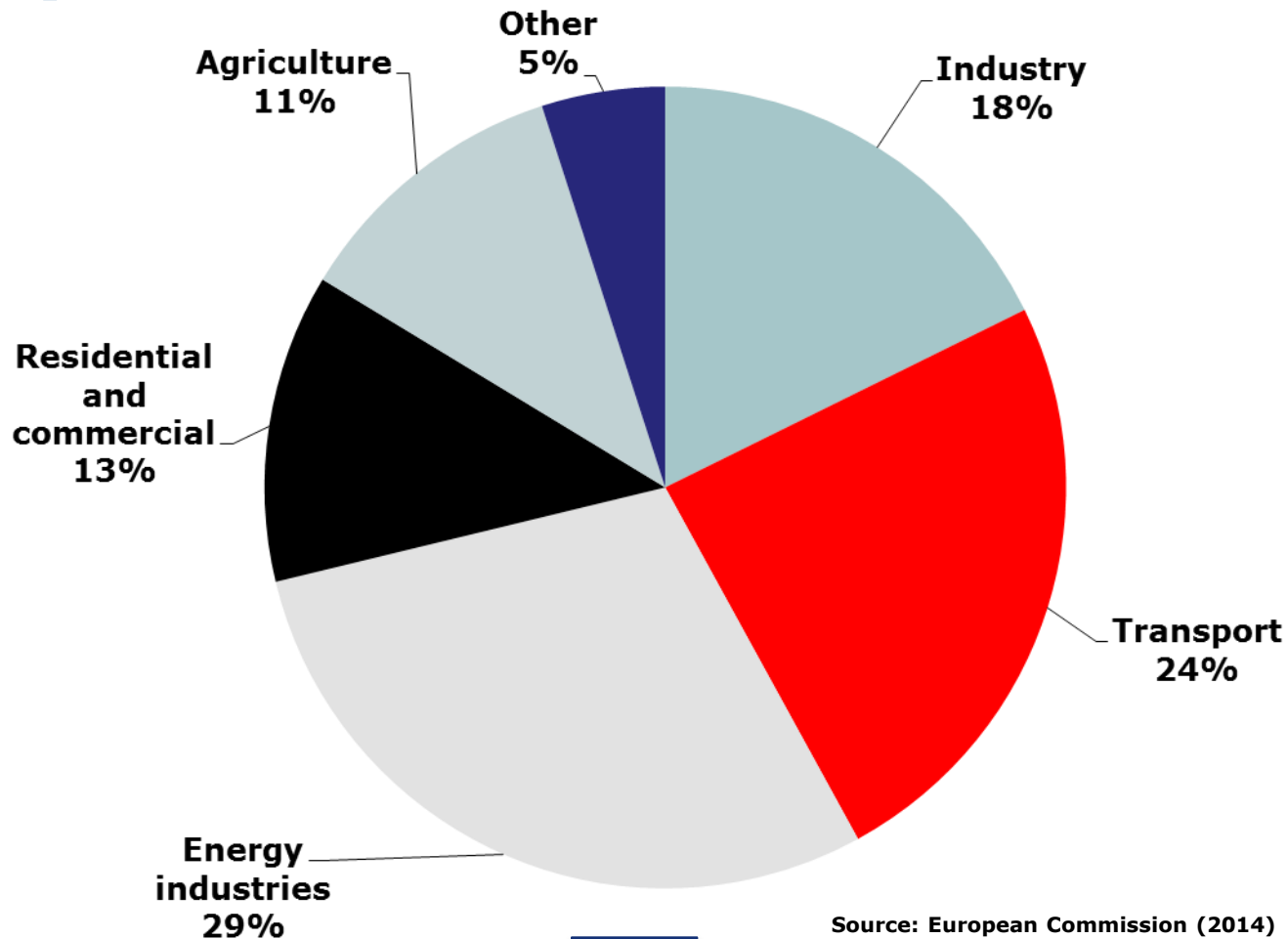
Der Transportsektor reagiert heftig auf Preisausschläge – etwa ein Viertel der Transportkosten ist Öl.

Kraftstoffe machen etwa 7% der Haushaltsausgaben aus. Ölpreisprojektionen gehen nach oben da neue Quellen teurer sind.

Versorgungssicherheit – grosse Mengen werden von politisch instabilen Regionen bezogen.

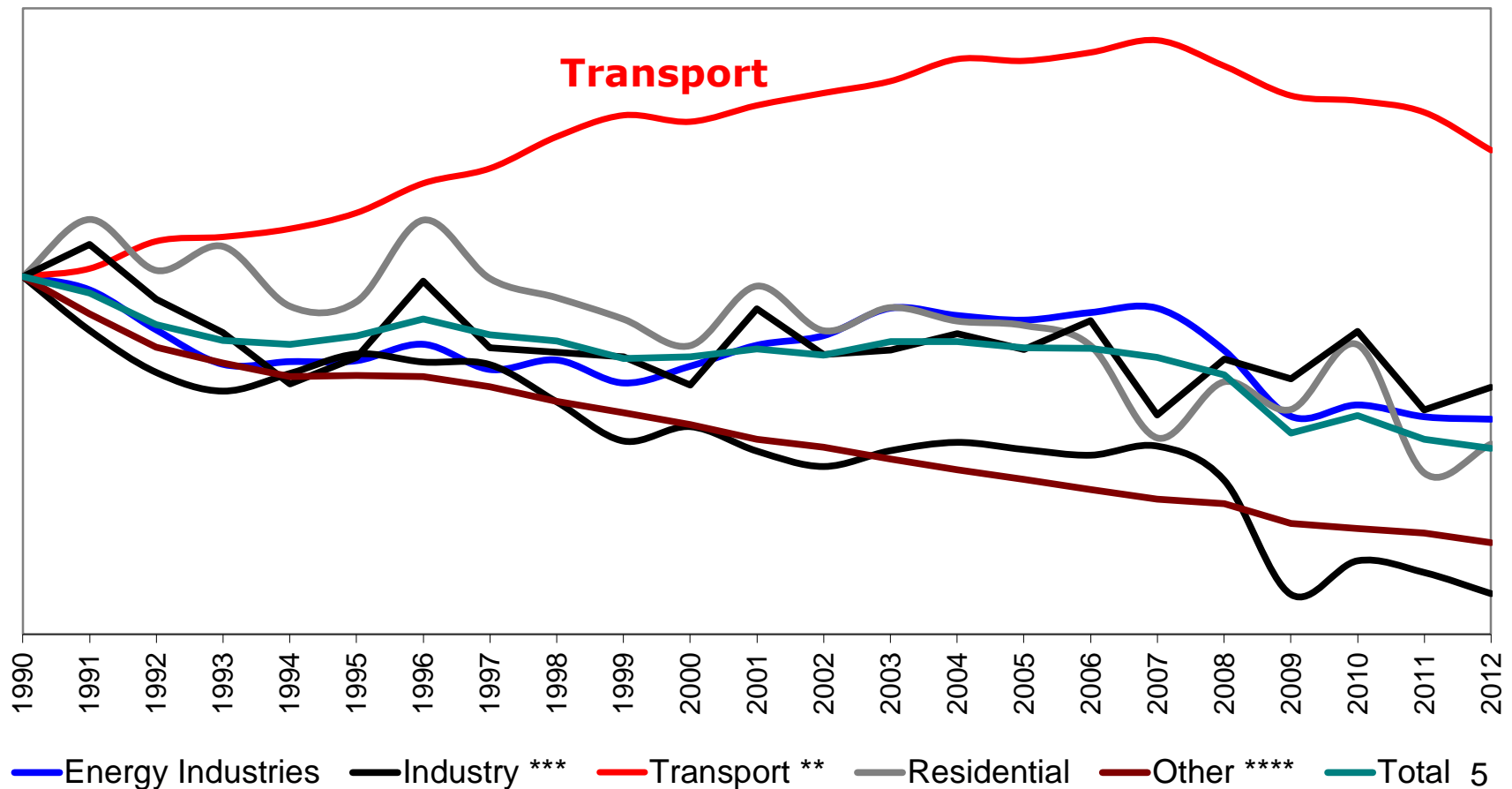
Motoren die mit fossilen Kraftstoffen laufen emittieren ein Viertel aller THG in der EU, sie verschmutzen die Luft und machen Lärm.

Transport: Zweitgrösster Klimasünder... (2012)



Source: European Commission (2014)

Transport:...und (k)eine Besserung in Sicht ?!



Lösungsansätze?

„Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum (2011)“

Bis 2050 sollen die Abhängigkeit des Transportsektors von importierten Öl halbiert und die THG Emissionen um 60% (Basis 1990) reduziert werden.

Das kann nur durch Massnahmen und Initiativen erreicht werden die an vielen Stellen ansetzen aber Modellrechnungen zeigen dass alternative Kraftstofftechnologien eine zentrale Rolle spielen.

Kraftstoffstrategie für Europa (2013)

Europäischer Binnenmarkt für Innovationen und verbesserte Effizienz im Verkehrsbereich:

- *EU-weite Minimaldichte einer Tankstelleninfrastruktur für die wichtigsten alternativen Kraftstoffe*
- *Sicherstellung einer Implementierung von harmonisierten Standards für die wichtigsten alternativen Kraftstoffe.*
- *Kennzeichnung der Kraftstoffe – Verbraucherinformation/Kompatibilität mit Fahrzeug.*

Besteuerung von Energie (*2011, +2015)

Gegenwärtige Ungleichgewichte beseitigen und sowohl die CO₂-Emissionen als auch der Energiegehalt dieser Erzeugnisse berücksichtigen. Die Kommission will sich auf diesem Wege für Energieeffizienz und die Nutzung umweltfreundlicherer Energieträger einsetzen und Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermeiden.

Besteuerung von Energie (2011)

*geltender Mindestsatz/vorgeschlagener
Mindestsatz ab 2018*

Benzin 359 (€ je 1000 l) 360 (€ je 1000 l)

Gasöl 330 (€ je 1000 l) 390 (€ je 1000 l)

Kerosin 330 (€ je 1000 l) 392 (€ je 1000 l)

Flüssiggas 125 (€ je 1000 kg) 500 (€ je 1000 kg)

Erdgas 2,6 (€ je GJ) 10,7 (€ je GJ)

Erneuerbare Energienrichtlinie – 10% Ziel für den Transport. Wo stehen wir in der EU?

*2012: Verbrauch etwas mehr als 14 Mio t
Öläquivalent, das sind 5% des Transportsektors.
Wie 2011 nur moderates Wachstum.*

*Die Zeiten starken Wachstums (2005-2010)
scheinen vorüber.*

*Situation und Entwicklung sehr uneinheitlich in der
EU (2012: Rückgang des Verbrauchs in etwa 10
Ländern).*



Biodiesel /Ethanol unverändert 4:1, minimale Mengen Pflanzenölkraftstoff und Biogas.

Biodiesel aus Pflanzenöl sowie Ethanol aus Getreidestärke und Zucker dominieren den EU Markt. Massive Produktionsüberkapazitäten in der EU.

Erzeugung von Biokraftstoffen die nicht auf Nahrungs- und Futterpflanzen beruhen wächst dynamisch.

10% Ziel wird nicht mit existierenden Instrumenten (B7, E10 etc) erreicht.

Kraftstoffqualitätsrichtlinie

Gemeinsame Kraftstoffqualitätsnormen für den Klimaschutz (Einigung 2014), Verbesserung der Luftqualität, Sicherstellung eines gemeinsamen Kraftstoffmarkts, und dass die Fahrzeuge überall einwandfrei fahren können.

Klimaschutz durch Biokraftstoffe?

Ein wichtiger Emissionsaspekt ist nicht berücksichtigt, es besteht klarer Handlungsbedarf.

Den Verbrauch von Biokraftstoffen, die Agrarproduktion für Teller und Trog verdrängen, begrenzen und von solchen, die es nicht tun, fördern!

Unklarheit über die Anpassung der Politik bremste Investitionen.



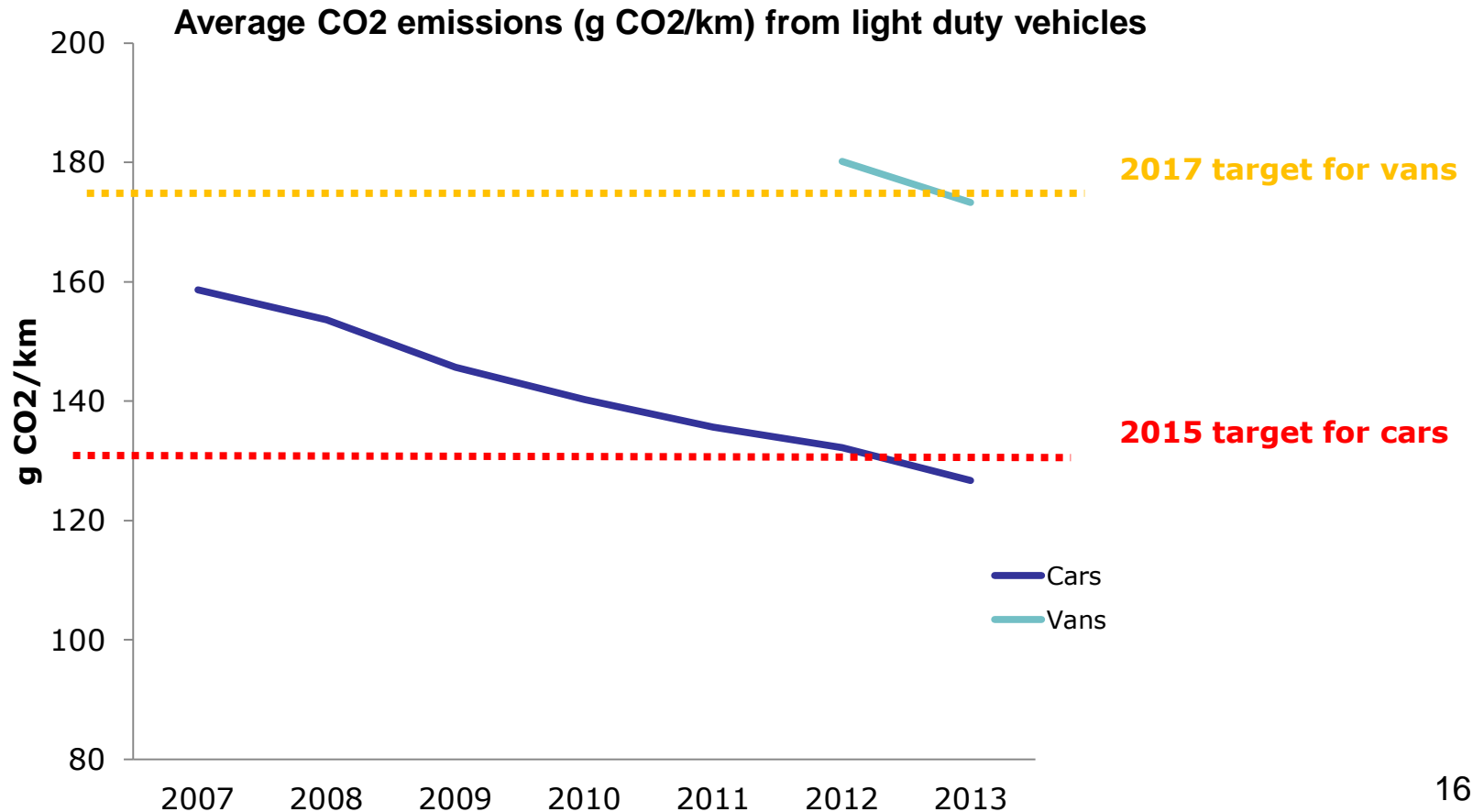
„Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik 2020-2030“

Keine neuen Zielvorgaben für erneuerbare Energien oder für die Treibhausgasintensität von Kraftstoffen im Verkehrssektor. CO₂ Reduzierungsverpflichtung für Flotten!

Indirekte Landnutzungsänderungen (ILUC): Biokraftstoffe der ersten Generation spielen bei der Dekarbonisierung des Verkehrssektors nur in begrenztem Umfang eine Rolle

Biokraftstoffe aus Nahrungsmittelpflanzen sollten nach 2020 nicht mehr öffentlich gefördert werden

Die 2015 und 2017 Ziele für PKW und Klein-LKW bereits in 2013 erreicht!





„Ein Rahmen für die Klima- und Energiepolitik 2020-2030“

Ein stärker ganzheitlich ausgerichtetes, integriertes Konzept:

Verbesserung der Effizienz des Transportsystems, Weiterentwicklung und größere Verbreitung von Elektrofahrzeugen, Biokraftstoffe der zweiten und dritten Generation sowie auf weitere alternative, nachhaltig erzeugten Kraftstoffe.

Herausforderungen

Nachhaltigkeitsdiskussion bei Biokraftstoffen

Akzeptanz bei Verbrauchern

« Politisierung » der THG Methodik

Fragmentierung/Kompartimentierung der Märkte

"Konzertierte Aktion" aller Beteiligten nötig

Vertrauen der Investoren/Kapitalbedarf

Konkurrenzfähigkeit: staatliche Beihilfen, THG

Einsparungskosten

Technologische Alternativen/Systemwandel



Danke!...und kommen Sie:

"Driving Road Decarbonisation Forwards"

Bozar, Rue Ravenstein 23, 1000 Brussels

Thursday 18 June 2015, 9:00 – 17:30