



DER UCO-BETRUG

Bernd Ahlers

2021

ZUSAMMENFASSUNG

Der Artikel thematisiert die anhaltende Dominanz fossiler Brennstoffe im Verkehrssektor. Trotz vieler Bemühungen zur Dekarbonisierung bleibt der Einfluss fossiler Energieträger bestehen. Es ist ein kritischer Blick auf die Herausforderungen, die nach wie vor den Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität blockieren.

Fossile haben Verkehrssektor weiterhin fest im Griff

Fossile Energieträger liegen auf der Straße mit 94 % nach wie vor weit in Führung – der Rest sind Biokraftstoffe mit 5,6 Prozent und Erneuerbarer Strom mit 0,4 Prozent. Drei Viertel des zusätzlichen Energiebedarfs in diesem Zeitraum wurden durch fossile Kraftstoffe gedeckt. 98 Prozent des Wachstums bei den Erneuerbaren Energien waren Biokraftstoffe. Der Betrug mit Rapsöl und UCO (Speisefett-Sprit) geht weiter.

Während die EU-Kommission für 2019 eine Zahl von 8,88 Prozent für Erneuerbare Energien im Verkehrssektor hervorhebt, ist dies nicht die wahre Zahl, da sie etwa 8,2 Millionen Tonnen fossile Brennstoffe einschließt, die im Rahmen des Multiplikator-Schlupflochs der Erneuerbare-Energien-Richtlinie als Erneuerbare Energien eingestuft werden. Der wahre Anteil der Erneuerbaren Energien liegt bei bescheideneren 6,3 Prozent.

Somit ist ein beträchtlicher Teil dessen, was als Erneuerbare Energien im Verkehr angegeben und tatsächlich verbraucht wird, in Wirklichkeit fossiler Kraftstoff. Aus der Perspektive der Berichterstattung ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Kommission aufhört, fossile Kraftstoffe in ihren Gesamtzahlen für Erneuerbare Energien im Verkehrssektor zu berücksichtigen, da diese eine stark verzerrende Wirkung haben. Die Politik ist gefordert, Richtlinien zur besseren Betrugsbekämpfung in den Herkunftsländern, insbesondere von Altspeiseöl-Kraftstoffe, auszugeben. Sie sollte die Biomassetypen und die Herkunft von pflanzlichen Biokraftstoffen melden, insbesondere im Fall von Palmöl-Kraftstoffen – und sie sollte die Biomassetypen und die Herkunft für fortschrittliche Biokraftstoffe melden, damit die politischen Entscheidungsträger die Auswirkungen ihrer Regulierung verfolgen und modulieren können.

Selbst wenn 8 Mio. t fossile Kraftstoffe als erneuerbar gezählt werden und eine oder zwei Millionen Tonnen Kraftstoffe aus Palmöl als UCO (Speisefett-Diesel) gekennzeichnet werden, geht aus den Daten hervor, dass das Wachstum der gesamten Transportenergie in den letzten fünf Jahren doppelt so schnell verlief wie das Wachstum der Erneuerbaren Energien. Zieht man den fragwürdigen fossilen Kraftstoff ab, übertrifft das Wachstum der fossilen Kraftstoffe die Erneuerbaren Kraftstoffe in diesem Zeitraum um den Faktor drei. Für das Jahr 2030 hat die Europäische Kommission ein Ziel von 24 Prozent Erneuerbare Energien für den Verkehrssektor und ein ähnliches Niveau bei der Reduzierung der Kohlenstoffemissionen angegeben. Dennoch ist es schwierig, einzusehen, wie die aktuellen Trends so radikal geändert werden können. Es müssen massive Maßnahmen ergriffen werden, um den Einsatz von Erneuerbarem Strom zu unterstützen. Palmöl-Biodiesel und UCO-Betrug müssen unter Kontrolle gebracht werden.

Multiplikatoren sollten abgeschafft werden, da sie lediglich eine weitere Form der Ablenkung von Klimaschutzmaßnahmen darstellen, während die Politik und das Verhalten der Mitgliedsstaaten die fossilen Kraftstoff-Anteile verzerren. Die Reformen der Europäischen Steuerrichtlinie von 2015 sollten aktualisiert werden, und zwar bald. Biogas – die schlafende Schönheit der europäischen Erneuerbaren – muss drastisch ausgebaut werden. Die EU muss den Beitrag nachhaltiger europäischer Biokraftstoffe fördern, der sich bis 2030 leicht verdoppeln könnte. Es sollten positive politische Maßnahmen ergriffen werden, um dies zu ermöglichen. Wenn etwas gedeckelt werden sollte, dann ist es der fossile Kraftstoffverbrauch, nicht die nachhaltigen europäischen Biokraftstoffe.

Eine Betrachtung

Im Dezember 2020 veröffentlichte die Europäische Kommission ihre neuesten Daten¹ für Transportenergie und Erneuerbare Energien in Europa, wie sie ihr von den Mitgliedsstaaten für 2019 im Rahmen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie gemeldet wurden. Eurostat hat die Daten geprüft und stellt hier seine Ergebnisse vor.

Stetiger Anstieg des Energiebedarfs im Verkehr, die Hälfte davon Erneuerbar

Die Energienachfrage im Verkehr ist laut den EUROSTAT-Daten in den fünf Jahren bis 2020 insgesamt um 7 Prozent gestiegen, mit einem Anstieg von fast 1 Prozent im Jahr 2019. Die Anzahl der Fahrzeuge wuchs mit einer ähnlichen Rate¹, wobei die Flottengröße in der EU jährlich um etwa drei Millionen Pkw und Lkw mit einem Verbrennungsmotor zunahm. Der Trend hin zu Erneuerbaren Energien verbessert sich etwas: 2019 ist der Anteil des zusätzlichen Energiebedarfs, der durch Fossile Kraftstoffe gedeckt wird, auf 45 Prozent gesunken, der Rest stammt aus zusätzlichen Erneuerbaren Energien. Nahezu alle (>98 Prozent) der zusätzlichen Erneuerbaren Energien im Jahr 2019 waren Biokraftstoffe, der Rest entfiel auf Erneuerbaren Strom.

Fossile Kraftstoffe werden unter den RED-Multiplikatorregeln als erneuerbar behandelt

Bei der RED-Methode zur Addition der Erneuerbaren Energien im Verkehrssektor fließen erhebliche Mengen an fossilen Brennstoffen in die Zahlen ein, was zu einer gewissen Verzerrung in der Berichterstattung führt. Die Multiplikatoren-Regelung erlaubt es, dass einige Erneuerbare Energien bei der Addition der Gesamtzahl um das Zwei- oder Mehrfache ihrer tatsächlichen Werte gezählt werden, um einen Anreiz für ihre Entwicklung zu schaffen. Es wird also nicht der tatsächliche Verbrauch an Erneuerbaren Energien ausgewiesen.

Die Verzerrung nimmt von Jahr zu Jahr zu: Der Anteil von fossilen Kraftstoffen an den von der Kommission gemeldeten Erneuerbaren Energien ist 2019 auf fast 30 Prozent gestiegen, gegenüber 19 Prozent vor fünf Jahren. Tatsächlich war das Wachstum der von der

Kommission als erneuerbar eingestuft fossilen Kraftstoffe 2019 größer als das Wachstum der tatsächlichen Erneuerbaren Energie in diesem Zeitraum. Fossile Kraftstoffe, die von der GD Energie* als erneuerbar eingestuft wurden, wuchsen zum Beispiel 70mal schneller als echter Erneuerbarer Strom.

Fossiler Kraftstoff ist großer Wachstumsträger unter den Erneuerbaren Energien

Einige Länder stützen sich mehr auf diese Praxis als andere. In Großbritannien zum Beispiel entfielen 45 Prozent der Erneuerbaren Energie im Verkehr, die es nach den Brüsseler Regeln für 2019 meldete, auf fossile Kraftstoffe. Das Land steigerte seinen Verbrauch von mehrfach gezähltem Biodiesel aus Altspeiseöl um 55 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Für jeden der 1,1 Milliarden Liter UCO, die das Vereinigte Königreich in seinen Diesel getan hat, deklarierte es einen entsprechenden Liter fossilen Kraftstoffs als erneuerbar.

Ist der Ausbau von Kraftstoffen aus Altspeisefett legitim?

Altspeisefett-UCO ist das bei weitem größte Beispiel für mehrfach gezählte Energie, und weit davon entfernt, ein Nischendasein zu führen. UCO ist es zu einem dominierenden Element über die verzerrenden Effekte von Multiplikatoren geworden.

UCO ist den Daten zufolge in der EU im vergangenen Jahr um 35 Prozent gewachsen. Seit 2014 um durchschnittlich 44 Prozent pro Jahr. Der Verbrauch erreichte 2019 4,1 Mrd. Liter, gegenüber 517 Mio. Liter 2014. Während das Vereinigte Königreich, Deutschland und die Niederlande 65 Prozent der gesamten UCO-Nachfrage 2019 ausmachten, entfielen auf Frankreich, Irland, Portugal und Spanien zusammen weitere 20 Prozent. Irland, Luxemburg, Malta und die Niederlande waren 2019 die größten Pro-Kopf-Verbraucher von UCO-Diesel, wobei Irland bei 38 Litern pro Person lag und Luxemburg bei 60 Litern pro Kopf. Das sind große Zahlen, wenn man bedenkt, dass ein Land mit einer ausgereiften UCO-Sammelinfrastruktur höchstens 4 bis 5 Liter pro Jahr im Inland sammelt, während die meisten Länder der Welt weniger als 1 Liter pro Person sammeln, oder ganz häufig gar keinen.

Die Mehrheit der EU-Mitgliedsstaaten strebte im letzten Jahr eine starke Steigerung der UCO-Nutzung an, wobei Großbritannien, Schweden, Spanien, Irland, Slowenien, die Slowakei, die Niederlande, Ungarn, Frankreich, Tschechien und Kroatien alle an einer schnellen Expansion beteiligt waren. Nur in Deutschland ging der UCO-Verbrauch gegen den Trend um 23 Prozent zurück.

UCO-Betrug rentiert sich

Die Gesamtmenge an UCO, die 2019 in der EU für Biodiesel verbraucht wurde, war viermal so hoch wie die Menge, die im Inland in der europäischen Gastronomie gesammelt wurde. Der Großteil davon wird also aus Ländern importiert, in denen Europa keine Befugnisse hat, um gegen Betreiber zu ermitteln oder sie strafrechtlich zu verfolgen, die sich zum

betrügerischen Ersatz von UCO durch preiswerteres und leicht verfügbares Palmöl in loser Form verleiten lassen. Die GD Energie erlaubt, dass jeder Biodiesel, der als UCO deklariert wird, als UCO im Sinne der REDII Richtlinie gezählt wird, ohne dass physische Audits oder Inspektionen der Lieferketten und ohne irgendeine Form der Risikobewertung der Lieferkette erforderlich sind. UCO-Betrug ist finanziell lohnend, leicht zu begehen und weitgehend frei von Eingriffen der Behörden. Der UCO-Betrug stellt eine große verpasste Chance für den europäischen Agrarsektor dar, der hochgradig nachhaltige und effektive Biokraftstoffe produziert und die Kapazität hätte, unter einem intelligenten und fairen Regulierungssystem mehr zu produzieren.

Die GD Energie veröffentlicht keine Daten zum Herkunftsland des UCO, das als Biodiesel im Rahmen der Richtlinie über Erneuerbare Energien verbraucht wird[i]. Diese Daten sollten per Gesetz zur Verfügung gestellt und könnten veröffentlicht werden. Es würde den Interessenvertretern ermöglichen, Situationen zu identifizieren und zu bewerten, in denen Länder als Quellen von UCO in Mengen aufgeführt sind, die größer sind, als es ihre UCO-Sammelinfrastruktur in der Realität erlauben würde. Um ein Beispiel zu nennen: Malaysia ist nicht nur der weltweit zweitgrößte Produzent von Palmöl für Biodiesel, sondern auch ein wichtiger Lieferant von UCO für die europäische Biodieselindustrie.

Großbritannien und Irland veröffentlichen – im Gegensatz zur DG Energy – die Herkunftsländer der von ihnen verbrauchten Biokraftstoffe. Malaysia war der Ursprung von 90 Millionen Litern des in Großbritannien und Irland im Jahr 2019 verwendeten UCO. Wenn Malaysia die Herkunft ähnlicher Mengen für den Rest Europas ist, dann beläuft sich sein Gesamtbeitrag zum EU-UCO-Bedarf auf das Sechs- oder Achtfache seiner Kapazität für die echte UCO-Sammlung. Die Implikationen sind klar: Bei schwacher Regulierung geht es beim UCO-Goldtausch wahrscheinlich genauso sehr um Biodiesel aus Palmölen, wie um echtes UCO. Wobei britische, irische und andere EU-Verbraucher unwissentlich Palmöl in ihren Dieselfahrzeugen tanken, anstelle von echtem Altspeiseöl zu verbrennen.

Fortschrittliche Biokraftstoffe

Das Volumen fortschrittlicher Biokraftstoffe im Mix der Erneuerbaren Energien stieg 2019 um etwa 17 Prozent auf etwas mehr als eine Million Tonnen fossile Kraftstoff-Äquivalente und trug damit 0,3 Prozent zur Transportenergie in Europa und 5,3 Prozent zur Erneuerbaren Energie in diesem Sektor bei. Das Wachstum der fortschrittlichen Biokraftstoffe war 2019 in absoluten Zahlen etwa siebenmal größer als das Wachstum des Erneuerbaren Stroms, aber es war dreimal niedriger als das Wachstum der pflanzlichen Biokraftstoffe, fünfmal niedriger als das von UCO und achtmal niedriger als das der fossilen Kraftstoffe, das von der GD Energie im Rahmen des Multiplikator-Lochs als Erneuerbar gezählt wird.

Fortgeschrittene Biokraftstoffe werden aus Materialien hergestellt, die in einer von der GD Energie zusammengestellten Liste enthalten sind – grob als Rückstände und Nebenprodukte aus Industrie und Landwirtschaft bezeichnet – und wurden im letzten Jahrzehnt von der GD Energie stark gefördert.

Abgesehen davon, dass sie wie UCO doppelt gezählt werden, gibt es eine Verpflichtung für die Mitgliedsstaaten, den Verbrauch bis 2030 auf 1,75 Prozent des Energiebedarfs im Verkehr zu erhöhen, was etwa dem Sechsfachen der derzeitigen Durchschnittswerte entspricht. Die GD Energie hat in den letzten zehn Jahren außerdem rund eine halbe Milliarde Euro an Fördergeldern für den Sektor bereitgestellt, insbesondere für die Produktion von Biokraftstoffen aus Materialien wie Stroh, wobei die Ergebnisse in den Eurostat-Daten bisher nur begrenzt auftauchen.

Über 90 Prozent der fortschrittlichen Biokraftstoffe werden in nur fünf Mitgliedsstaaten verbraucht: Finnland (36%), Schweden (23%), Großbritannien (21%), die Niederlande (8%) und Frankreich (4%). In der Tat verwenden die meisten Mitgliedsstaaten wenig oder gar keine fortschrittlichen Biokraftstoffe, was ihre Ziele für 2030 ziemlich herausfordernd macht.

Der gesamte Anstieg von 150.000 Tonnen entfiel 2019 auf Finnland (45%), die Niederlande (30%) und Schweden (15%), wobei auch in Frankreich und Deutschland ein geringer Anstieg zu verzeichnen war. Praktisch alle fortschrittlichen Biokraftstoffe in Europa stammen aus nur zwei der siebzehn in der Richtlinie erlaubten Arten: Industrieabfälle und forstwirtschaftliche Abfälle, wobei die Industrieabfälle über 80 Prozent ausmachen. Industrieabfälle sind eine weit gefasste Kategorie und es wäre für die politischen Entscheidungsträger hilfreich, wenn die GD Energie genauer berichten würde, um welche Rohstoffe und Herkunftsländer es sich handelt.

Einige Interessenvertreter sind besorgt, dass ohne eine Reform der regulatorischen Zuständigkeiten und Verfahren der Kommission die Möglichkeiten und Anreize für UCO-Betrug mit dem Wachstum des Sektors auf fortschrittliche Biokraftstoffe übertragen werden, wobei die Betreiber versucht sind, das System sowohl außerhalb als auch innerhalb Europas zu umgehen.

Pflanzliche Biokraftstoffe

Pflanzliche Biokraftstoffe sind den Daten zufolge der bei weitem größten Kategorie der Erneuerbaren Energien im Verkehrssystem der EU. Ihr Anteil an der gesamten Transportenergie betrug in den letzten fünf Jahren konstant 3,5 Prozent und machte rund 60 Prozent der gesamten Erneuerbaren Energie aus.

In Bezug auf das Volumen wuchsen pflanzliche Biokraftstoffe über den Fünfjahreszeitraum jährlich um 3 Prozent und erreichten im Jahr 2019 über 11,5 Millionen Tonnen fossile Kraftstoffe Äquivalent. Das geringe Wachstum der pflanzlichen Biokraftstoffe ist auf die Entscheidung der Kommission zurückzuführen, ihre Rolle bei den Erneuerbaren Energien einzuschränken, obwohl sie im Falle der heimischen pflanzlichen Biokraftstoffe nachweislich besser für das Klima sind als ein verstärkter Einsatz von fossilen Kraftstoffen, die kostengünstigste Möglichkeit zur Verringerung der CO₂-Emissionen darstellen und mit erheblichen Vorteilen für die ländliche Wirtschaft und den Lebensmittelsektor in Europa ausgebaut werden könnten.

Für einen so wichtigen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr, zur wirtschaftlichen Entwicklung im ländlichen Raum und zur Sicherheit von Eiweißfuttermitteln enthalten die von der Kommission veröffentlichten Daten nur wenige Details. Es gibt keine Aufschlüsselung, um zwischen im Inland produzierter Bioenergie und Importen zu unterscheiden, oder zwischen den verschiedenen Arten der verwendeten Biomasse. Kritisch anzumerken ist, dass die Kommission keine Daten zu Diesel aus Palmöl zur Verfügung stellt, den sie im Rahmen der Gesetzgebung weiterhin zulässt, trotz der Umweltschäden und CO₂-Emissionen, die mit der Expansion von Palmöl verbunden sind. Tatsächlich lässt die Kommission zu, dass kostengünstiges Palmöl direkt mit hochgradig nachhaltigen, heimischen Pflanzen-Biokraftstoffen aus nachvollziehbarer europäischer Landwirtschaft konkurriert. Das Fehlen von Daten zu Rohstoffen und Herkunftsländern ist ein schwerwiegendes Versäumnis, da es die Situation verschleiern und politische Entscheidungsträger daran hindert, genaue Einschätzungen vorzunehmen.

Biogas im Verkehr

Nur 1,6 Prozent der Erneuerbaren Bioenergie im EU-Verkehrssystem wurde 2019 durch Biogas erzeugt, was 279.0000 Tonnen fossilen Kraftstoff-Äquivalenten oder 0,1 Prozent der gesamten Transportenergie entspricht. Die Entwicklung von Biogas war, obwohl von einer niedrigen Basis ausgehend, positiv. Mit einem jährlichen Anstieg von etwa 45 Prozent über den Fünfjahreszeitraum. Den Daten zufolge waren sieben Länder beteiligt: Schweden (39%), das Vereinigte Königreich (27%), Deutschland (20%) und die Niederlande (7%), wobei Dänemark, Estland und Finnland 2019 zusammen weitere 6 Prozent ausmachen. Im Falle der Niederlande wurde das gesamte Transportbiogas über das Erdgasnetz geliefert, während es in den anderen sechs Ländern direkt eingespeist wurde.

Italien nutzt ebenfalls Biogas in seinem Verkehrssystem und hat wichtige Gesetze zur Förderung von Biogas im Verkehr erlassen, hat aber noch keine Verbrauchsdaten für EUROSTAT bereitgestellt. Biogas wird von vielen Energieexperten als ein sehr effektives Mittel zur Erhöhung des Anteils von fortschrittlichen Biokraftstoffen sowie von Bioenergie und Erneuerbaren Energien im Allgemeinen angesehen. Es kann leicht aus praktisch jeder

Art von Biomasse hergestellt und direkt als Wärme und Strom verbraucht, über das bestehende Erdgasnetz verteilt oder in Strom umgewandelt und über das Stromnetz verteilt werden. Für eine größere Verbreitung wäre jedoch ein gemeinsames EU-Zertifizierungssystem, eine Angleichung der nationalen Förderregelungen für Produktion und Verbrauch und ein barrierefreier grenzüberschreitender Zugang zu diesen Regelungen erforderlich. Der derzeitige Flickenteppich aus inkompatiblen nationalen Systemen ist ein großes Hindernis für die Entwicklung des Sektors.

Elektroautos

Erneuerbarer Strom im Straßenverkehr machte 2019 gerade einmal 0,03 Prozent der Transportenergie aus. Dies ist ein Anstieg gegenüber 0,01 Prozent vor fünf Jahren, aber immer noch eine niedrige Basis und weit davon entfernt, einen wesentlichen Beitrag zum 10 Prozent-Ziel für Erneuerbare Energien im Jahr 2020 zu leisten. In Bezug auf das Volumen wuchs der Erneuerbare Strom auf der Straße im Jahr 2019 um das Äquivalent von 38.000 Tonnen fossiler Kraftstoffe, oder genug, um die fossile Energie von etwa hunderttausend konventionellen Autos zu ersetzen. Die Gesamtflotte der EU28 wuchs im gleichen Zeitraum um das 30-fache – etwa 3 Millionen E-Fahrzeuge –, was darauf hindeutet, dass Erneuerbarer Strom noch einen weiten Weg vor sich hat, um den Trend des fossilen Energieverbrauchs in diesem Sektor zu beeinflussen.

Insgesamt liegt der Anteil von Strom aus Erneuerbaren Energien im Verkehrssektor, einschließlich des Schienenverkehrs, über den Fünfjahreszeitraum bis 2020 bei etwa 0,6 Prozent der gesamten Transportenergie. Die Daten zeigen, dass Erneuerbarer Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe noch keinen Beitrag zum Energiemix geleistet haben.

Ausblick für 2030

Aus meiner Sicht ist es von entscheidender Bedeutung, dass die Kommission aufhört, fossile Kraftstoffe in ihren Gesamtzahlen für Erneuerbare Energien im Verkehrssektor zu berücksichtigen, da dies einen stark verzerrenden Effekt hat. Im Interesse der Betrugsprävention und einer besseren Politikgestaltung sollte sie die Herkunftsländer von Biokraftstoffen angeben, insbesondere für UCO-Nutzung als Kraftstoff. Sie sollte die Biomassetypen und die Herkunft von pflanzlichen Biokraftstoffen melden, insbesondere im Fall von Palmöl-Diesel, und sie sollte die Biomassetypen und die Herkunft von fortschrittlichen Biokraftstoffen melden, damit politische Entscheidungsträger die Auswirkungen ihrer Regulierung verfolgen und modulieren können. Die Daten sollten innerhalb von drei Monaten nach Ende des Berichtszeitraums veröffentlicht werden, und nicht erst ein Jahr später, wie es derzeit üblich ist. In der Tat sollten die Daten in vierteljährlichen Zyklen veröffentlicht werden, wie es in Großbritannien der Fall ist. Selbst wenn 8 Millionen Tonnen fossile Kraftstoffe als Erneuerbar gezählt werden und eine der zwei Millionen Tonnen Palmöl-Diesel möglicherweise als UCO gekennzeichnet werden, geht aus den Daten hervor, dass das Wachstum der gesamten Transportenergie in den

letzten fünf Jahren doppelt so schnell verlief wie das Wachstum der Erneuerbaren Energien. Zieht man die unangemessenen fossilen Brennstoffe ab, übertrifft das Wachstum der fossilen Energien die Erneuerbaren Energien in diesem Zeitraum um den Faktor drei bis eins.

Um die Dinge in die richtige Richtung zu lenken, sollte der fossile Kraftstoffverbrauch, der derzeit keinen Beschränkungen unterliegt, 2022 gedeckelt werden, und idealerweise sollte sein Anteil an der Transportenergie jedes Jahr um einen verpflichtenden Anteil reduziert werden, selbst wenn es nur ein oder zwei Prozent sind. Für 2030 hat die Europäische Kommission ein Ziel von 24 Prozent Erneuerbarer Energien für den Verkehrssektor und ein ähnliches Maß an Reduzierung der CO₂-Emissionen angegeben. Es ist aber noch nicht sehen, wie die aktuellen Trends so radikal geändert werden können. Es müssen massive Maßnahmen ergriffen werden, um den Einsatz von Erneuerbaren Kraftstoffen und Strom zu unterstützen. Der Betrug mit Palmöl-Biodiesel und UCO muss unter Kontrolle gebracht, Multiplikatoren müssen abgeschafft werden, da sie lediglich eine weitere Form der Ablenkung von Klimaschutzmaßnahmen darstellen und gleichzeitig die Politik und das Verhalten der Mitgliedsstaaten verzerren. Die Reformen der Europäischen Steuerrichtlinie von 2015 sollten – wie gesagt – umgehend verabschiedet werden. Biogas und neue Biokraftstoffe müssen drastisch ausgebaut werden. Und um den Beitrag nachhaltiger europäischer Biokraftstoffe zu fördern, der sich bis 2030 leicht verdoppeln könnte, sollten politische Maßnahmen ergriffen werden, um dies zu ermöglichen.



VIELEN DANK FÜR IHR INTERESSE



Herzlichst, Bernd Ahlers

Weitere Informationen unter
www.biotech-energy.de