

Bundesministerium für Land- und
Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Mobilität, Verkehr, Lärm (I/5)
zH Mag. Eva Maria Grünsteidl
Stubenring 1
1010 Wien

Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 189
1045 Wien
T 05 90 900 DW | F 0590 900269
E up@wko.at
W wko.at/up

Ergeht per Mail:
eva-maria.gruensteidl@bmlfuw.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom BMLFUW-UW.1.4.21/0128-I/5/2017 6.11.2017	Unser Zeichen, Sachbearbeiter Up/038/VG/DK MMag. Verena Gartner	Durchwahl 3451	Datum 18.12.2017
--	---	-------------------	---------------------

Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Kraftstoffverordnung 2012 - STELLUNGNAHME

Sehr geehrte Frau Mag. Grünsteidl,

die Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs der Verordnung zur Änderung der Kraftstoffverordnung 2012 samt der Beilagen und nimmt wie folgt Stellung:

Zu Z 3 (§ 2 Begriffsbestimmungen)

ad Abs. 7 Erdgas

Vorschlag:

7. „Erdgas“ ist ein Gasgemisch, das zum überwiegenden Teil aus Methan besteht, als Kraftstoff zum Betrieb von Fahrzeugverbrennungsmotoren mit Fremdzündung oder Kompressionszündung eingesetzt wird, wobei dessen Speicherung im Fahrzeug in gasförmiger, verdichteter Form (CNG, Compressed Natural Gas) oder bei geringem Druck, tiefkalt, in flüssiger Form (LNG, Liquefied Natural Gas) erfolgt und unter die ... fällt.

Begründung: Im Hinblick auf den bereits vor einiger Zeit in Österreich (und noch früher in anderen europäischen Staaten) angelaufenen Einsatz von in Österreich zum Verkehr zugelassenen LNG-betriebenen Kraftfahrzeugen, muss LNG als Kraftstoff für Fahrzeugverbrennungsmotoren in die österreichische Gesetzgebung, so auch in die Kraftstoffverordnung, einfließen. Damit wird auch im Sinne und folgerichtig der, mit der ggstdl. Änderung der Kraftstoffverordnung beabsichtigten, Umsetzung von Unionsrecht (siehe Z 51 § 23), abzuleiten aus der in Z 4 angeführten Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, entsprochen.

Die Einbeziehung von LNG in der Kraftstoffverordnung widerspricht daher unseres Erachtens weder dem Sinn, noch der Aussage nach EU-Bestimmungen, sondern nimmt ergänzend dazu auf die derzeitige österreichische Situation Bezug.

Weiters muss im gesamten Verordnungstext und bei sachlich gerechtfertigter Zuordnung der international verankerte Begriff CNG anstelle von z.B. „komprimiertes Erdgas“ verwendet werden. Gleichmaßen trifft dies auf LNG zu und die Anwendung dieses Begriffes anstelle von z.B. „verflüssigtes Erdgas“.

ad Abs. 13 c Biomethan

Vorschlag:

- c) „Biomethan“ ist ein aus Biomasse mittels Pyrolyse oder ... aufgereinigtes Biogas und wird in Fahrzeugverbrennungsmotoren als CNG in unvermischter Form oder in vermischter Form mit Erdgas eingesetzt.

Die mögliche Vermischung wird zwar in Abs. 13 mit dem Begriff „Kraftstoffbestandteil“ erklärt, jedoch fehlt der dezidierte Hinweis auf die Vermischung mit Erdgas („Erdgasqualität“ bedeutet nicht Erdgas) und den dann gültigen Sammelbegriff CNG.

Da bereits in den Begriffsbestimmungen für Erdgas und Biomethan die Erläuterung des Begriffes CNG erfolgen sollte, ist nachfolgend im gesamten Verordnungstext, bei der Anführung der Begriffsbestimmung CNG nicht mehr jeweils zusätzlich die Erklärung „Compressed Natural Gas“ erforderlich. Dies betrifft dann auch den Begriff LNG und dessen Erklärung „Liquified Natural Gas“.

ad Abs. 28 Ursprung des fossilen Kraftstoffes

Wenn die EU als Systemgrenze verstanden wird, scheint dies für Rohöle möglich. Für den Import und Bezug von Fertigprodukten wird diese Information nicht verfügbar sein.

ad Abs. 30 Erwerbort eines fossilen Kraftstoffs

Es liegen ausschließlich Informationen aus EMCS (Zoll) vor, das heißt die Herkunft aus dem letzten steuerfreiem Lager. Uns stellt sich die Frage, ob diese Informationen die Anforderungen erfüllen werden und wir ersuchen um Klarstellung.

Zu Z 8 (§ 5 Substitutionspflicht)

Die bisherige Regelung gem. § 5 Abs. 2 KVO 2012 bezieht sich auf das Subziel für den Verkehrssektor der EU-Richtlinie 2009/28/EG (kurz RED) bis zum Jahr 2020. Die Nachfolge-Richtlinie (RED II), welche die Rahmenbedingungen für den Zeitraum 2021-2030 definieren wird, befindet sich derzeit auf EU-Ebene in Verhandlungen. Nach derzeitigem Verhandlungsstand auf Ratsebene ist ein erneutes „Verkehrs-Subziel“ per 2030 zu erwarten. Aus diesem Grund ist der zwischenzeitliche Entfall des § 5 Abs. 2 und damit die Streichung des Substitutionsziels von 8,45% ab 2020 gem. gegenständlichem Entwurf der Novelle KVO nachvollziehbar. Diese Bestimmung würde sich auf eine Ende 2018 nicht mehr bestehende Regelung einer EU-Richtlinie beziehen. Es ist jedenfalls infolge der Beschlussfassung zur RED II auf EU-Ebene mit einer darauffolgenden erneuten Novelle der österr. KVO zu rechnen, da die in der RED II geänderten Bestimmungen wiederum in der nationalen Gesetzgebung ratifiziert werden müssen.

Die vorliegende Novelle sieht somit ein Substitutionsziel von 5,75% vor, das in der Praxis für die Verpflichteten, die Inverkehrbringer von Otto- und Dieselkraftstoffen, mit den derzeit am Markt verfügbaren Biokraftstoffen (Biodiesel bzw. Bioethanol) technisch erreichbar und durch entsprechende Kraftstoffnormen abgedeckt ist.

Biokraftstoffe der zweiten Generation verlangen die Errichtung von innovativen neuen Anlagen. Ein Mitgliedsunternehmen (Herstellung von Sulfitzellstoff) wird bis 2020 ein Projekt zur Herstellung von Bioethanol der zweiten Generation im Ausmaß von 30 Mio. l (= 630.000

GJ) umsetzen. Alleine durch dieses Projekt würde es zu einer Substitution von 0,91% des derzeit in Österreich verbrauchten Ottokraftstoffs bei einfacher Rechnung, und von 1,82% bei Doppelanrechnung gemäß Art. 3 Abs. 4 lit e RED kommen. Es ist auch davon auszugehen, dass andere Sulfitzellstoffwerke bei entsprechenden Anreizen vergleichbare Projekte realisieren werden, weil dadurch eine zusätzliche Einnahmequelle durch einen ohnehin im Betrieb anfallenden Reststoff gewonnen wird. Wie durch die iLUC-RL vorgegeben, sieht der Gesetzgeber ein neues 0,5% Ziel für fortschrittliche erneuerbare Kraftstoffe als entsprechenden Anreiz für Investitionsentscheidungen vor.

Zu Z 11 (§ 7a neu Übertragung der Erfüllung von Verpflichteten auf Dritte)

Aus § 7a der Verordnung ergibt sich, dass die Erfüllung der Verpflichtungen ganz oder teilweise per Vertrag auf Dritte übertragen werden kann. Der prinzipielle Ansatz die Substitutionsverpflichtung für Biokraftstoffe durch Vertrag auf Dritte übertragen zu können ist im Sinne einer Flexibilisierung des Systems begrüßenswert. Wir verstehen diese Bestimmung so, dass hier keine physische Lieferung von entsprechenden Kraftstoffen erfolgen muss, sondern eine bilanzielle Darstellung ausreichend ist. Hier ersuchen wir um eine entsprechende Klarstellung.

Aus unserer Sicht sollte daher auch überlegt werden, den Einsatz von Biokraftstoffen durch weitere positive Anreizsysteme zu forcieren.

Zu Z 12 (§ 8 Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen und anderen erneuerbaren Kraftstoffen)

ad Abs. 2: Der EU-Klima- und Energierahmen der Kommission hat den Einsatz von mehr Biokraftstoffen, welche aus Non-Food-Ausgangsstoffen hergestellt werden, zum Ziel. So reduziert der Einsatz von Abfällen für die Biokraftstoffproduktion zum einen das Risiko von Emissionen aus indirekten Landnutzungsänderungen und leistet zum anderen einen wesentlichen Beitrag zur CO₂ Reduktion im Transportbereich aufgrund des hier vorhandenen hohen Einsparungspotenzials von Treibhausgasemissionen.

In der RED (Art. 3 Abs. 4 lit f) ist vorgesehen, dass Biokraftstoffe, die aus den in Anhang IX angeführten Rohstoffen hergestellt werden, für die Zwecke der Einhaltung des vorgegebenen Ziels mit dem Doppelten ihres Energiegehalts angerechnet werden. Diese Regelung war bereits in der bisher geltenden Kraftstoffverordnung enthalten und soll nunmehr entfallen. Die Erläuterungen weisen darauf hin, dass die doppelte Anrechnung von Biokraftstoffen aus speziellen Ausgangsstoffen entfällt, legen jedoch nicht dar, warum hier eine von der Richtlinie abweichende Regelung erfolgt. Dies widerspricht klar den Intentionen der Richtlinie, die Anreizmaßnahmen für die Förderung von Biokraftstoffen, bei denen ein geringes Risiko indirekter Landnutzänderung besteht, verlangt. Der Wegfall der Doppelanrechnung entwertet somit advanced biofuels um 50% und torpediert damit den verfassungsgesetzlich gewährleisteten Vertrauensschutz und die Investitionssicherheit.

Weiters ist die Nutzung von gebrauchten Speiseölen eine gute Lösung, um durch Altöl verursachte Umweltschäden zu verhindern. Ein Anreiz, wie die doppelte Anrechenbarkeit, fördert die Sammlung und umweltfreundliche Nutzung von gebrauchten Speiseölen. Zusätzlich unterstützt eine solche Maßnahme auch die Entwicklung von Prozessen, welche die Nutzung von anderen Abfallarten für die Biokraftstoffproduktion zum Ziel haben.

Wir fordern daher, die doppelte Anrechenbarkeit von Biokraftstoffen aus speziellen Ausgangsstoffen in der KVO nicht zu streichen. Als unterstützende Maßnahme für die Entwicklung von effizienteren Biokraftstoffen aus Abfällen ist die doppelte Anrechnung beizubehalten. Eine Streichung würde bedeuten, dass Österreich den Artikel 2 Abs. (2) der iLUC-Richtlinie (2015/1513) nicht umsetzt, was dem EU-Ziel, die Biokraftstoffproduktion aus Abfällen zu fördern, entgegenwirken würde.

Erläuterung: Artikel 2 Abs. (2) der iLUC Richtlinie (2015/1513) fällt unter Artikel 192 (1) AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union). Artikel 193 AEUV besagt, dass Artikel 192 AEUV die einzelnen Mitgliedsstaaten nicht daran hindern darf, verstärkte Schutzmaßnahmen beizubehalten oder zu ergreifen. Die betreffenden Maßnahmen müssen jedoch mit den Verträgen vereinbar sein und im Falle der Umsetzung der Kommission gemeldet werden. Wir sind daher der Meinung, dass es sich bei der Streichung der doppelten Anrechenbarkeit um eine Maßnahme handelt, welche einer Notifizierung bedarf.

ad Abs. 3: Dieser Absatz stellt eine Verschärfung gegenüber der RED (Annex) dar. Die Kontrollrolle des UBA und die damit verbundene österreichische Verschärfung durch die nationale Umsetzung in der KVO schafft unsichere Rahmenbedingungen bzw. behindert mögliche Investitionen in die 2. Generation Biokraftstoffe. Beispiel: Ein Bio-Produzent verwendet Anhang konformen Rohstoff, das Produkt wird vom UBA schlussendlich jedoch nicht zugelassen. Somit entsteht für den Inverkehrbringer/Verpflichteten das Risiko, die Quote zu verfehlen.

Zu Z 19 (§ 13 Abs. 3 Ausstellung von Nachhaltigkeitsnachweisen)

In der Praxis besteht für Biokraftstoffproduzenten die Möglichkeit, im Rahmen der Massenbilanz bis zu 3 Monate Rohstoffe bzw. gehandelten Biokraftstoff zu verwerten. Daher ist eine Ausstellung von Nachhaltigkeitsnachweisen direkt bei Eigentumsübergang (d.h. jeder separate LKW) aus unserer Sicht nicht möglich. Üblich ist eine monatliche Ausstellung bzw. auf Kontraktbasis.

Zu Z 45 (§ 19 b Upstream Emissions-Reduktionen [UER])

Vorschlag:

1. Upstream Emissions-Reduktionen dürfen nur Standardwerte für Ottokraftstoff, Diesel, komprimiertes Erdgas als CNG oder LNG oder Flüssiggas (LPG) angewendet werden.

Begründung: Einbeziehung von LNG, wie zu § 2 Abs.7 beschrieben.

ad (2) und (5): UER-Anträge können zwischen 1.1.2020 und 1.8.2021 (österreichische Projekte zwischen 01.01.2019 bis 01.04.2021) eingebracht werden. Zu klären ist hier, wie die Zeitschiene zur Anerkennung/Ablehnung seitens des UBA aussieht.

Zu Z 46 (§ 20 Berichtspflicht)

Wir schlagen vor, die Berichtspflicht hinsichtlich Ursprung und Erwerbort von Rohölen zu streichen. Die Europäische Kommission erkennt an, dass diese Informationen den Kraftstoffanbietern nicht unbedingt zur Verfügung stehen müssen, da der Ursprung und Erwerbort von Rohölen in der Lieferkette oft nicht weitergegeben werden. Außerdem erhöht die angeführte Berichtspflicht den administrativen Aufwand für die Berichtspflichtigen. Deshalb hat die Kommission in der Governance-Verordnung (COM(2016) 759, Artikel 40 und Artikel 49) vorgeschlagen, diese Pflichten aus der Richtlinie zur Kraftstoffqualität (98/70/EC) sowie aus der Richtlinie zur Festlegung von Berechnungsverfahren und Berichterstattungspflichten (2015/652) zu streichen.

Wir regen daher an, die Berichtspflichten gemäß des EU Kommissionsvorschlags zur Governance-Verordnung in die KVO zu implementieren. Die Bereitstellung der Informationen bezüglich Ursprung und Erwerbort sollte indikativ sein, d.h. die Unternehmen sollten die Wahl haben, ob sie diese Informationen zur Verfügung stellen oder nicht.

Zu Z 47 (§ 21 Kostenersatz)

Wir bitten um Klarstellung, wie die Höhe der Kosten für UER-Anträge bemessen wird.

Zu Z 48 (§ 21a Ausgleichsbetrag für die 6% THG-Einsparung)

Der Ausgleichsbetrag wird unter der Annahme berechnet, dass die Treibhausgasminderung der Fehlmenge pro Energieeinheit so hoch gewesen wäre wie die durchschnittliche Treibhausgasminderung pro Energieeinheit aller Biokraftstoffe, die im Vorvorjahr in Österreich zur Erfüllung der Verpflichtungen nach § 5 zum Tragen gekommen sind.

Hier ist die Berechnung losgelöst vom Beitrag des Substitutionspflichtigen, das stellt möglicherweise ein kaum zu kalkulierendes Risiko dar.

Zu Z 53 (Anhänge I bis XIV)

ad Anhang V „Kraftstoffspezifikationen für Erdgas (CNG, Compressed Natural Gas) und Biomethan und Mischprodukte aus Erdgas und Biomethan“

Vorschlag:

Kraftstoffspezifikationen für Erdgas (CNG und LNG) und Biomethan und Mischprodukte aus Erdgas und Biomethan

Begründung:

- 1) Der Begriff CNG bezieht sich auf alle Formen von Erdgas und Biomethan, dies sowohl in unvermischter als auch vermischter Form.
- 2) Einbeziehung von LNG, wie zu § 2 Abs.7 beschrieben.

ad Anhang IX „Energiegehalt von Kraftstoffen gemäß der Richtlinie 2009/28/EG“

Vorschlag Zeile „Biomethan“: *Biomethan (CNG)*

Vorschlag Zeile „Erdgas“: 1) *Erdgas (CNG)*

- 2) in der Spalte „Dichte/Einheit“ fehlt die Anführung der Fußnote „(a)“ analog Biomethan

Begründung: Bezug zum gasförmigen Einsatz von Biomethan und Erdgas (CNG), zum Unterschied vom Einsatz in flüssiger Form (LNG).

Weitere Vorschläge:

- 1) Nach der Zeile „Biomethan (CNG)“ (siehe Anmerkungen zu Anhang IX), Hinzufügung einer Zeile „Biomethan (LNG)“ mit einem Volumenspezifischen Energiegehalt (unterer Heizwert in MJ/l) von 22 und einer Dichte von 0,430 kg/l
- 2) Nach der Zeile „Erdgas (CNG)“ (siehe Anmerkungen zu Anhang IX), Hinzufügung einer Zeile „Erdgas (LNG)“ mit einem Volumenspezifischen Energiegehalt (unterer Heizwert in MJ/l) von 22 und einer Dichte von 0,430 kg/l

Begründung: Einbeziehung von LNG, wie zu § 2 Abs.7 beschrieben.

ad Anhang X Regeln für die Berechnung des Beitrags von Biokraftstoffen und des entsprechenden Vergleichswerts für fossile Brennstoffe zum Treibhauseffekt

Abs. A Typische Werte und Standardwerte für Biokraftstoffe bei Herstellung ohne Netto - CO₂-Emissionen infolge von Landnutzungsänderungen;

Vorschlag:

- 1) Wenn hier tatsächlich Biogas zutreffend ist:
 - *Biogas aus organischen Siedlungsabfällen als CNG*
 - *Biogas aus Gülle als CNG*
 - *Biogas aus Trockenmist als CNG*
- 2) Wenn hier Biomethan zutreffend ist (nur Biomethan ist Kraftstoff, Biogas nicht, da in Fahrzeug Verbrennungsmotoren nicht einsetzbar!)
 - *Biomethan aus organischen Siedlungsabfällen als CNG*
 - *Biomethan aus Gülle als CNG*
 - *Biomethan aus Trockenmist als CNG*

Begründung: 1) wie zu § 2 Abs.7 beschrieben,
2) Biogas bzw. Biomethan ist kein komprimiertes Erdgas, sondern CNG

Abs. D Disaggregierte Standardwerte für Biokraftstoffe

Vorschlag siehe Anmerkungen zu Anhang X, Abs. A.

ad Anhang Xa Berechnung der Treibhausgasintensität der Kraftstoffe und Energieträger eines Meldeverpflichteten

Abs. B Energiegehalt von Kraftstoffen nicht-biogenen Ursprungs entsprechend des „Well-to-Tank-Report“ (Version 4) vom Juli 2013 - Zeile Erdgas - CNG

Vorschlag:

- 1) Anführung von „CNG“ statt „Erdgas - CNG“; damit werden auch Biomethan bzw. Mischprodukte aus Erdgas und Biomethan eingebunden.
- 2) Angabe hinsichtlich „Gewichtsspezifischen Energiegehalts (unterer Heizwert in MJ/kg) ist zu überprüfen.
- 3) Angegebener Wert für die Dichte ist zu überprüfen und in üblicher Einheit (kg/m³) anzugeben.

Begründung: Der mit 45,1 MJ/kg für Erdgas - CNG angeführte Wert des „Gewichtsspezifischen Energiegehaltes (unterer Heizwert in MJ/kg)“ ist nicht nachvollziehbar, da

- die entsprechenden Werte für die übrigen fossilen Kraftstoffe den üblichen Werten entsprechen und
- die angegebenen Werte auch nicht mit den diesbezüglichen Angaben der Tabelle im Anhang IX - „Energiegehalt von Kraftstoffen gemäß der Richtlinie 2009/28/EG“ übereinstimmen.

Abs. D Durchschnittliche Standardwerte für Lebenszyklustreibhausgasintensität von Kraftstoffen außer Biokraftstoffen und elektrischem Strom

Angabe in Spalte 1, Zeile „Verflüssigtes Erdgas“

Vorschlag: Der jeweils angeführte Begriff „Verflüssigtes Erdgas“ sollte durch den Begriff „LNG“ ersetzt werden Begründung: siehe einleitende Ausführungen.

Angabe in Spalte 2 zu Zeilen „Erdgas, EU-Mix“

Vorschlag: Die jeweils angeführten Begriffe „Komprimiertes Erdgas im Fremdzündungsmotor“ und „Verflüssigtes Erdgas im Fremdzündungsmotor“ sollten ersetzt werden durch „CNG im Fremdzündungsmotor“ und „LNG im Fremd-Zündungsmotor“.

Begründung: Einbeziehung von LNG, wie zu § 2 Abs.7 beschrieben.

Weitere Anmerkungen:

„Liquefied Natural Gas - LNG“:

Unter dem Begriff „LNG“ versteht man Erdgas, welches sich ab einer Temperatur von -161 Grad Celsius verflüssigt und als Kraftstoff eingesetzt werden kann. Die Definitionen in § 2 treffen zwar eine Vielzahl von Regelungen zu unterschiedlichen Kraftstoffen, lassen jedoch LNG gänzlich unberücksichtigt. Gerade auch im Hinblick auf die hohe Relevanz dieses Kraftstoffs für die Zukunft (vor allem im Schwerverkehr), sollte die Verordnung auch eine eindeutige Regelung für LNG enthalten. Dies würde auch die in § 2 getroffene Systematik vervollständigen, schließlich handelt es sich bei LNG wie bei CNG um Erdgas. Festgehalten wird in diesem Zusammenhang weiters, dass nach unserem Verständnis und Lesart der Inverkehrbringer von auf Erdgas basierenden Kraftstoffen zwar Meldepflichtiger, aber nicht Substitutionsverpflichteter iSd KVO ist. Unsererseits wird daher eine Klarstellung, dass LNG als Erdgas behandelt wird, vorgeschlagen.

„Flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs“

Im Anhang XIII fallen unter die Definition „fortschrittlichen Biokraftstoffe“ auch die im Verkehrssektor eingesetzten flüssigen oder gasförmigen Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs. Dies ist u.A. insofern widersprüchlich, als § 2 lit 14 definiert, dass im Verkehrssektor eingesetzte flüssige oder gasförmige Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs solche sind, die nicht Biokraftstoffe sind bzw. deren Energiegehalt nicht aus Biomasse stammt. Auch hier scheint eine Klarstellung angebracht.

„Mischprodukte aus erneuerbaren Kraftstoffen und konventionellen Kraftstoffen“

Bei all den Formen von Kraftstoffen, die in der Verordnung berücksichtigt werden, vermischen wir eine klare Regelung zum Umgang mit Kraftstoffen, die teilweise aus erneuerbaren Stoffen und teilweise aus konventionellen Stoffen hergestellt werden. Hier sprechen wir insbesondere das Projekt „Underground Sun Conversion“ oder andere Power to Gas Projekte an. Zur Erklärung:

- Power to Gas: Hier geht es darum, aus Sonne und Wind mittels Elektrolyse Wasserstoff zu erzeugen. Weiters kann der Wasserstoff mit CO₂ verbunden und damit Methan (unter anderem eben auch für den Transportbereich in Form von CNG/LNG) synthetisch hergestellt werden. Die Wasserstoffherstellung ist 100 % ökologisch, das CO₂ kommt (derzeit noch) als industrieller Rohstoff.
- Underground Sun Conversion: Auch hier wird Wasserstoff aus Sonne und Wind verwendet und in eine Gaslagerstätte eingespeichert. Durch die zusätzliche Injektion von CO₂ in die Gaslagerstätte, kommt es zu einem mikrobakteriellen Prozess. Mikroorganismen beginnen auf natürlichem Weg das CO₂ und den Wasserstoff in Methan umzuwandeln, welches wiederum im Transportbereich als Kraftstoff eingesetzt werden kann. Da das verwendete CO₂ im geschlossenen Kreislauf verwendet werden kann, wäre das ein 100 % nachhaltiger Prozess.

Im Hinblick auf das hohe Potenzial von derart erzeugten (teil-) biogenen Kraftstoffen, ist aus unserer Sicht klarzustellen, dass auch Mischprodukte von derart synthetisch hergestellten Kraftstoffen grundsätzlich als erneuerbar angesehen werden bzw. sollte zumindest Rege-

lung getroffen werden, wie mit diesen Mischprodukten - wenn sie nicht zur Gänze als erneuerbarer Kraftstoff gelten - umgegangen werden soll. Uns stellt sich in diesem Zusammenhang insbesondere die Frage, ob und gegebenenfalls wie hier eine Anrechnung erfolgen kann.

Klare Regelungen zum Umgang mit Mischprodukten sehen wir nur im Bereich von Biogas und erneuerbarem Strom (hier nur für die Stromanbieter). Daraus schließen wir, dass sowohl vom europäischen als auch vom nationalen Gesetzgeber Mischprodukte grundsätzlich gewünscht bzw. gefördert werden. Aus unserer Sicht würde eine Nichtanrechenbarkeit von Kraftstoffen aus dem Power to Gas Bereich zu einer ungerechtfertigten Schlechterstellung von Anbietern von derartigen Kraftstoffen im Vergleich zu Anbietern von Biogas bzw. erneuerbarem Strom führen. Die Konsequenz wäre, dass Unternehmen, die derzeit hohe personelle und finanzielle Ressourcen in die Entwicklung innovativer Produkte stecken, in ihrer Geschäftstätigkeit in diesem Bereich derart beschränkt wären, dass weitere Investitionen unmöglich würden. Im Übrigen benötigen Unternehmen Planungssicherheit, um Innovationsprozesse weiter vorantreiben zu können.

Die Wirtschaftskammer Österreich ersucht um Berücksichtigung der genannten Anliegen.

 Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident


Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin