

---

# BMEL-Richtlinienentwurf zur Förderung der Energieeffizienz und CO<sub>2</sub>-Einsparung in Landwirtschaft und Gartenbau

---

Gemeinsame Stellungnahme von

---

**BBE** | BUNDESVERBAND  
Bioenergie e.V.



Branchenplattform  
„Biotkraftstoffe in der  
Land- und Forstwirtschaft“



Bundesverband  
Dezentraler Ölmühlen und  
Pflanzenöl-  
technik e.V.



Deutscher Bauernverband  
e.V.



Fachverband  
Biogas e.V.



Union zur Förderung von  
Öl- und Proteinpflanzen  
e.V.



Verband der Deutschen  
Biotkraftstoff-  
industrie e.V.

**Zum BMEL-Richtlinienentwurf zur Förderung der Energieeffizienz und CO<sub>2</sub>-Einsparung in Landwirtschaft und Gartenbau nehmen die aufgeführten Verbände und Institutionen wie folgt Stellung:**

Es ist sehr begrüßenswert, dass nicht nur die Verbrauchsreduzierung sondern auch die Substitution fossiler Kraft- und Brennstoffe durch klimaschonende Alternativen zur Reduzierung der energiebedingten Treibhausgasemissionen in der Land- und Forstwirtschaft über die vorgelegte Förderrichtlinie adressiert wird.

Ob die Maßnahme *3.4 Mobile Maschinen und Geräte* tatsächlich zur Umsetzung und Anwendung kommt, wird im Wesentlichen dadurch beeinflusst,

- wie sich zukünftig die Kosten für alternative Energieträger im Vergleich zu den Kosten für fossilen Agrardieselmotorkraftstoff darstellen,
  - ob eine attraktive Energiesteuerbegünstigung für alternative Energieträger (vgl. Gasölrückvergütung), eine spürbare CO<sub>2</sub>-Bepreisung oder andere Steuerungsinstrumente ihre zusätzlich notwendige Anreizwirkung entfalten,
  - ob und welche Produkte die Landmaschinenindustrie am Markt anbietet,
  - ob und wie diese Maschinen mit alternativen Antrieben beworben werden und
  - ob eine Planungssicherheit für den Landwirt und die Landmaschinenindustrie gegeben ist (vgl. aktuell anhängige Notifizierung der Energiesteuerbegünstigung für Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft, die bis zum 31.12.2020 (!) befristet ist).
- **Zu Seite 2:** *„Nicht gefördert werden in diesem Zusammenhang Maßnahmen auf Basis von Biokraftstoffen der ersten Generation, Pflanzenölen und Alkoholen.“*

Biokraftstoffe, die in Deutschland in Verkehr gebracht werden, müssen die Anforderungen der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung erfüllen. Dies sollte als Nachweis der Nachhaltigkeitsanforderungen herangezogen werden. Eine Definition für „Biokraftstoffe der ersten Generation“ ist weiterhin nicht bekannt. Außerdem ist die Aussage widersprüchlich zu Seite 12 „Rapsölkraftstoff kaltgepresst ist förderfähig“.

**Forderung:**

Fördergegenstand der Richtlinie sollten technologieoffen alle land- und forstwirtschaftlichen mobile Maschinen und Geräte sein, die mit einem oder mehreren nachhaltig erzeugten, klimaschonenden, regenerativen Energieträgern bzw. Energieformen, wie z. B. flüssige und gasförmige Kraftstoffe sowie elektrischer Strom betrieben werden können. Zu den Kraftstoffen zählen insbesondere Rapsöl- bzw. Pflanzenölkraftstoff, Biodiesel, Paraffinischer Kraftstoff aus nachhaltigen Rohstoffen, Ethanol, Biomethan (CNG und LNG) und Wasserstoff.

Ein technologieoffener Ansatz wird auf der Seite 13 der Richtlinie ja auch befürwortet, durch die hier getroffene Regelung jedoch konterkariert.

- **Seite 6 und 7:** *„Von der Förderung ausgeschlossen sind: (...) q) Vorhaben auf der Basis von Biodiesel, Pflanzenölen (Ausnahme ist kaltgepresstes Rapsöl aus landwirtschaftlicher*

## *Erzeugung mit dem Koppelprodukt Rapskuchen als Tierfutter) und Alkoholen“*

Es ist unbestritten, dass in Maschinen mit hoher Leistungsanforderung und langen Einsatzzeiten, wie sie in der Landwirtschaft häufig anzutreffen sind, z. B. Standardtraktor, Mähdrescher, Häcksler, auf Grund des zur Verfügung stehenden Bauraums und der Gewichtszunahme batterieelektrische Antriebe im gegenwärtigen Entwicklungsstand nicht zum Einsatz kommen können und daher auf nachhaltige Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren zurückgegriffen werden muss. Batterieelektrische Antriebe sind jedoch sehr wohl Alternativen für die Innenwirtschaft, für Hoflader oder auch Futtermischwagen (siehe hierzu KTBL-Schrift 519 „Alternative Antriebssysteme für Landmaschinen“).

Rapsölkraftstoff ist zweifelsfrei ein Kraftstoff, der ein hohes Maß an Treibhausgaseinsparung ermöglicht, zum präventiven Boden- und Gewässerschutz beiträgt und in Ölmühlen in der Hand der Landwirtschaft produziert werden kann und dabei weitere positive ökonomische Effekte nach sich zieht. Eine Ölmühle, die kaltgepressten Rapsölkraftstoff nach DIN 51605 für den Eigenbedarf und Rapskuchen als Tierfutter erzeugt, ist förderfähig.

Ähnliches gilt für Biomethan (CNG). Auch diese Förderung ist begrüßenswert.

Nicht nachvollziehbar ist hingegen, dass Biodiesel explizit von der Förderung ausgeschlossen ist. Biokraftstoffe, die in Deutschland in Verkehr gebracht werden, müssen die Anforderungen der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung erfüllen. Biodiesel auf Rapsbasis erfüllt diese Kriterien. Biodiesel kann vor allem auch in großen Teilen des Maschinenbestands bis ins Jahr 2030 eingesetzt werden. Biodiesel kann damit ab sofort, bis zum gesetzlich festgelegten Bewertungszeitpunkt 2030 und darüber hinaus einen starken Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele in der Land- und Forstwirtschaft leisten und durch seinen Beitrag zur Einhaltung des vorgeschriebenen Emissionskorridors bis 2030 Kompensationen aus dem Budget des Landwirtschaftsministeriums vermeiden helfen bzw. die für den Sektor Landwirtschaft vorgesehene Gelder für den ursprünglichen Zweck erhalten.

Daher sollte die Erfüllung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung als Nachhaltigkeitsanforderung und -nachweis herangezogen werden.

Aufgrund der oben vorgesehenen Förderung ergibt sich in Gesamtheit die folgende schwer nachvollziehbare und umsetzbare Anforderung, dass Landmaschinen, die für folgende Kraftstoffe geeignet sind, förderfähig bzw. nicht förderfähig sind:

- ja: Rapsölkraftstoff nach DIN 51605 (kaltgepresst)
- nein: Rapsölkraftstoff nach DIN 51605 aus Raffinationsanlagen
- nein: Pflanzenölkraftstoff nach DIN 51623 (unabhängig vom Herstellungsverfahren und vom verwendeten Rohstoff – auch Sonnenblumenöl, Leindotteröl oder Sojaöl aus heimischem Sojaanbau)

In der praktischen Umsetzung stellt sich zudem das Problem, wie sich das Herstellungsverfahren (Kaltpressung) bei der Rapsölkraftstoffnutzung nachweisen lässt?

- ja: CNG DIN EN 16723-2 (unklar ob Einschränkungen beim Rohstoff)

- ja: Paraffinischer Kraftstoff DIN EN 15940 aus Rest- und Abfallstoffen
- nein: Paraffinischer Kraftstoff DIN EN 15940 auf Basis Pflanzenöl HVO
- nein: Biodiesel DIN EN 14214 (egal welche Herstellung und welcher Rohstoff – auch aus Abfallstoffen wie Altspeisefettsäuremethylester (UCOME))
- Nein: Ethanol (egal welche Herstellung und welcher Rohstoff)

In einer Bewertung sind die Kriterien für eine Förderung bzw. Nicht-Förderung in keinsten Weise nachvollziehbar.

### **Forderung:**

Fördergegenstand der Richtlinie sollten technologieoffen alle land- und forstwirtschaftlichen mobile Maschinen und Geräte sein, die mit einem oder mehreren nachhaltig erzeugten, klimaschonenden, regenerativen Energieträgern bzw. Energieformen, wie z. B. flüssige und gasförmige Kraftstoffe sowie elektrischer Strom betrieben werden können. Zu den Kraftstoffen zählen insbesondere Rapsöl- bzw. Pflanzenölkraftstoff, Biodiesel, Paraffinischer Kraftstoff aus nachhaltigen Rohstoffen, Ethanol, Biomethan (CNG und LNG) und Wasserstoff. Biokraftstoffe, die in Deutschland in Verkehr gebracht werden, müssen die Anforderungen der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung erfüllen. Daher sollte die Erfüllung der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung als Nachhaltigkeitsanforderung und -nachweis herangezogen werden.

- **Seite 12:** „Nicht gefördert werden Vorhaben, die zu einer Ausweitung der Anbaubiomasse, über das bestehende Maß hinaus, führen.“

Zum einen ist diese Einschränkung grundsätzlich nicht nachvollziehbar, da Biokraftstoffe, die in Deutschland in Verkehr gebracht werden, die Anforderungen der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung erfüllen müssen. Dies sollte als Nachweis der Nachhaltigkeitsanforderung herangezogen werden.

Zum anderen bleibt völlig offen, wie diese Einschränkung in der Praxis umgesetzt werden soll:

- wie soll die Ausweitung der Anbaubiomasse kontrolliert werden, bzw. wie sollen Nachweise geführt werden, dass keine Ausweitung stattgefunden hat?
- Wie ist das „bestehende Maß“ definiert?
- Wie ist die Erzeugung von Biomethan aus Anbaubiomasse zu bewerten?
- Ist Anbaubiomasse mit „Multi-Purpose“-Verwendung, wie z. B. Raps (Lebensmittel, Futtermittel, Energieträger, Chemierohstoff) gleich gesetzt mit Anbaubiomasse zur ausschließlichen energetischen Verwertung?

### **Forderung:**

Der Satz „Nicht gefördert werden Vorhaben, die zu einer Ausweitung der Anbaubiomasse, über das bestehende Maß hinaus, führen.“ ist zu streichen.

Stattdessen sollte aufgeführt werden, dass die in den Vorhaben eingesetzten Biokraftstoffe die Anforderungen der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung erfüllen müssen.

- **Seite 12:** „*Mobile Maschinen und Geräte*“

Es ist unklar, ob die Förderfähigkeit von Lager- und Bereitstellungsinfrastruktur nur auf förderfähige Kraftstoffe und erneuerbaren Strom beschränkt ist?

Zudem ist die Referenzpreisermittlung über die Datenbank „Maschinenkosten des KTBL“ möglicherweise zu unpräzise.

**Forderung:**

Alternativ könnten Vergleichsangebote der „konventionellen“ Maschine herangezogen werden.

Zu den förderfähigen Kosten sollten auch Umrüstkosten der Motoren zum Betrieb mit Biokraftstoffen gehören.

- **Seite 18:** „*CO<sub>2</sub>-Einsparinvestitionen*“

Mobile Maschinen werden bei hoher Auslastung häufig schon in kürzeren Zeiträumen als der Zweckbindungsfrist von 5 Jahren weiterverkauft. Es stellt sich daher die Frage, ob eine Zweckbindungsfrist von 5 Jahren möglicherweise zu lange ist. Alternativ sollte als Zweckbindung ggf. in Abhängigkeit der Art der Maschine (Leistungsklasse) eine Mindestanzahl an Betriebsstunden oder ein Minimum an CO<sub>2</sub>-Einsparung festgelegt werden (CO<sub>2</sub>-Einsparung ist vom Kraftstoffverbrauch und von den geleisteten Betriebsstunden abhängig). Die Nachweismöglichkeit könnte über den Kraftstoffverbrauch erfolgen (eine Maschine mit hoher Auslastung erfüllt in kürzerer Zeit ihren „Zweck“ als eine Maschine mit geringer Auslastung).

Da der Mineralölpreis und der daraus sich bildende Dieselmotorkraftstoffpreis starken Schwankungen unterliegt, sollte, um wirtschaftliche Härten zu vermeiden, auf Antrag eine zeitlich befristete Aussetzung der Zweckbindung ermöglicht werden.

- **Seite 20:** „*Der maximale Zuschuss für investive Maßnahmen nach Nummer 3.4 beträgt 40 %.*“

Der Fördersatz von 40 % ist wenig attraktiv, damit wird die Maßnahme wohl auch nur in geringem Maße nachgefragt werden. Alternative Kraftstoffe sind in der Bereitstellung teurer als der fossile Dieselmotorkraftstoff und auf Grund der meist geringeren Energiedichte sind die Verbräuche höher. Auch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung in der aktuell beschlossenen Höhe wird noch nicht die entsprechenden Anreize setzen (siehe hierzu auch Dressler, D. et al. (2020): Die Klimaziele der Landwirtschaft. Was können Biokraftstoffe leisten. In: Schule und Beratung (5-6), S. 49–53.).

**Forderung:** Die Förderung sollte daher einen höheren Anteil der Investitionskosten abdecken.

- **Seite 20:** *Bei einer Förderung nach den Nummern 3.2 und 3.4 ist die maximale Förderung auf einen Betrag von 700 Euro pro jährlich eingesparte Tonne CO<sub>2</sub> begrenzt (Fördereffizienz)*

Diese Formulierung ist unklar.

**Forderung:** Änderung in „darf die maximale Förderung einen Betrag von 700 Euro pro jährlich eingesparte Tonne CO<sub>2</sub> nicht überschreiten (Fördereffizienz)“

▪ **Verfügbare Haushaltsmittel für die Förderrichtlinie**

Die für die Richtlinie in den Jahren 2020 bis 2023 vorgesehenen Haushaltsmittel in Höhe von

- 44,6 Mio. € in 2020
- 40,1 Mio € in 2021
- 37,7 Mio € in 2022
- 33,7 Mio € n 2023

halten wir für deutlich zu niedrig. Vor dem Hintergrund, dass Haushaltsmittel für 2020 für Anträge der laufenden Periode bereits vergeben sind und dass zukünftig neue Fördertatbestände Gegenstand der Förderrichtlinie sind, ist zu befürchten, dass es in allen vorgesehenen Förderjahren zu Antragsstopps kommen kann. Dieses ist für eine zu gewährleistende Investitionssicherheit aller potentiellen Antragsteller und somit für die Effizienz der Förderrichtlinie kontraproduktiv.

**Forderung:** Um eine kontinuierliche Förderung in den Jahren 2020 bis 2023 zu ermöglichen, halten wir eine Verdopplung der vorgesehenen Haushaltsmittel in den Jahren 2020 bis 2023 für notwendig und sinnvoll.

Zusätzlich zu der vorliegenden BMEL-Richtlinie ist es für den Einsatz von Biokraftstoffen in der Landwirtschaft **elementar**, dass die **beihilferechtliche Genehmigung auf EU-Ebene ohne zeitliche Befristung** gewährt wird, um die Steuerbegünstigung oder andere Anreize zu ermöglichen und ein Signal der Verlässlichkeit an die Branche zu senden.

Hierzu muss die Bundesregierung bei der EU-Kommission umgehend eine beihilferechtliche Genehmigung beantragen. Dies ist unabdingbare Grundvoraussetzung für alle weiteren Elemente einer Dekarbonisierung des Kraftstoffeinsatzes in der Land- und Forstwirtschaft. Die Energiesteuerrichtlinie erlaubt eine entsprechende Begünstigung der Land- und Forstwirtschaft.

Weiterhin ist die **Einführung eines vereinfachten Steuerentlastungsverfahrens** bei Bezug von Biokraftstoffen durch Änderung des Energiesteuergesetzes wünschenswert und würde den Umstieg auf erneuerbare Kraftstoffe finanziell attraktiver machen.

Landwirte können in diesem Verfahren eine betrieblich bezogene Biokraftstoffmenge zum Steuersatz „Null“ einsetzen (Basis: bisheriger Erstattungsantrag). Diese Menge muss im Falle betrieblicher Änderungen (Flächenzuwachs oder -abgabe) angepasst werden können. Die vom Gesetzgeber gewollte Steuerentlastungswirkung kommt so wesentlich besser zum

Tragen.

### **Vorbildfunktion Drittstaaten**

Grundsätzlich hat die Bundesregierung auch hier ihre internationale Vorbildfunktion zu berücksichtigen. Denn nachhaltige Biokraftstoffe sind in ihrer Vielfalt und der entsprechend hierzu erforderlichen motortechnischen Konzepte wie auch der gesetzlichen Regelungen (Nachhaltigkeit) in vielen Ländern auf der Südhalbkugel die einzige Alternative zur Dekarbonisierung der Landbewirtschaftung und zugleich Treiber für eine dezentrale Wertschöpfung statt weiterhin von fossilem Diesel (Importe) abhängig zu sein.

### **Kontakt:**

Branchenplattform Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft

c/o Bundesverband Bioenergie e. V. / Bernd Geisen

Godesberger Allee 142 – 148, 53175 Bonn

Tel. +49 (0)228/81002-59

Fax. +49 (0)228/81002-58

E-Mail: [info@biokraftstoffe-tanken.de](mailto:info@biokraftstoffe-tanken.de)

[www.biokraftstoffe-tanken.de](http://www.biokraftstoffe-tanken.de)