

**AG Finanzen  
AG Energie**

**AG Umwelt**

**AG ELV**

**Reinhard Schultz, MdB**

**Marko Mühlstein, MdB**

**Waltraud Wolff, MdB**

Berlin, 04.07.2007

## **Beschluss**

### **Anpassung der Biokraftstoff-Strategie an die aktuelle Marktentwicklung**

#### **1. Ausgangslage**

Biokraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen stellen derzeit im Verkehrssektor die einzige regenerative Alternative zu fossilen Kraftstoffen dar. Sie leisten einen wichtigen Beitrag, Deutschlands Abhängigkeit von Ölimporten Schritt für Schritt zu reduzieren. Zudem sind sie aufgrund ihres CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzials zur Erreichung unserer Klimaschutzziele unersetzlich. Biokraftstoffe haben im Jahr 2006 in Deutschland mehr als 8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> vermieden und mehr als 4 Millionen Tonnen Rohölimporte ersetzt – drei Millionen Tonnen allein durch Biodiesel.

Im Jahr 2006 hat der Deutsche Bundestag die Förderung der Biokraftstoffe von der steuerlichen Entlastung hin zu einem Beimischungsgebot umgestellt. Parallel zum Anstieg der Beimischungsquote sinkt die steuerliche Förderung bis die Regelbesteuerung für Kraftstoffe hergestellt ist.

#### **Zeitplan der Gesamtbesteuerung von Biodiesel:**

- ab 2006: 0,09 €
- ab 2007: 0,09 €
- ab 2008: 0,15 €
- ab 2009: 0,21 €
- ab 2010: 0,27 €
- ab 2011: 0,33 €
- ab 2012: 0,45 €

Auf die Einführung der Biokraftstoffquote hat der Markt mit einer Erweiterung der Herstellungskapazitäten, insbesondere für Biodiesel reagiert. Derzeit werden ca. 5

Mio. t Biodiesel/a hergestellt, gemäß Quote werden jedoch lediglich 1,5 Mio. t/a beigemischt, ca. 2 Mio. t liegen auf Lager.

Die „Dieselquote“ beträgt derzeit 4,4%, die Quote für Ottokraftstoffe im Jahr 2007: 1,2%, im Jahr 2008: 2% und im Jahr 2009: 2,8 %. Die Gesamtquote beträgt ab 2009: 6,25%, im Jahr 2010: 6,75%, im Jahr 2011: 7%, im Jahr 2012: 7,25%, im Jahr 2013: 7,5 %, im Jahr 2014: 7,75% und ab dem Jahr 2015: 8% (jeweils bezogen auf die Menge des in Verkehr gebrachten Kraftstoffes).

Hersteller und Händler von reinem Pflanzenöl und Biodiesel beklagen, dass ihre Produkte durch die schrittweise Anpassung an die Mineralölbesteuerung, insbesondere zu Zeiten relativ niedriger Rohölpreise nicht mehr wettbewerbsfähig sind. Dies gilt auch, wenn man berücksichtigt, dass die durchschnittlichen Rohölpreise und erst recht die Kraftstoffpreise über ein Jahr relativ hoch liegen und eher steigen. Eine monatliche Betrachtung führt zu Verzerrungen nach unten (warmer Winter), wie nach oben (Ferienzeiten). Tatsächlich sind zahlreiche Speditionen, die zeitweise die Hauptabnehmer von reinem Pflanzenöl als Kraftstoff waren, wieder auf Diesel umgestiegen, den sie im benachbarten Ausland tanken. In einigen Ländern ist der Dieselpreis niedriger als selbst steuerfreies reines Pflanzenöl.

Im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von reinem Pflanzenöl und reinem Biodiesel sind nicht nur die Vergleichspreise, sondern auch die Herstellungskosten von Bedeutung. Diese sind aufgrund der in Deutschland und weltweit explodierten Nachfrage stark angestiegen. Das gilt besonders für die Rohstoffe.

Aufgrund der steigenden Nachfrage der europäischen Nachbarn nach Biokraftstoffen, insbesondere Biodiesel, werden inzwischen schon nennenswerte Mengen aus deutscher Produktion exportiert. Wegen der hohen Vorgaben der EU und des Nachholbedarfs in vielen europäischen Ländern wird sich diese Tendenz verstärken.

Andererseits nimmt der Importdruck, insbesondere von preisgünstigen Pflanzenölen in Deutschland massiv zu. In etlichen Entwicklungsländern ist es durch Rodung zum massiven Ausbau der Anbauflächen gekommen. Dies hat erhebliche negative ökologische Auswirkungen, insbesondere auch hinsichtlich der Methanausgasung der abgeräumten Wälder.

Neue Produkte suchen nach Zugang zum Biokraftstoffmarkt und insbesondere zur Biokraftstoffquote. Dies gilt besonders für im so genannten Hydrotreating-Verfahren eingesetzte Pflanzenöle (im wesentlichen Palmöle). Da die Marktreife von Biokraftstoffen der 2. Generation (synthetische Kraftstoffe) deutlich später eintreten wird als bislang erwartet, sollen diese Produkte zunächst deren Platz einnehmen. Hiergegen werden ernstzunehmende Bedenken vorgetragen, die sich besonders auf die sehr energieintensive Herstellung unter Nutzung fossiler Brennstoffe (Erdgas) beziehen. Es wird befürchtet, dass ein auf Basis von importiertem und unter Einsatz von viel Wasserstoff, der aus Erdgas gewonnen wird, hydriertem Palmöl hergestelltes ökologisch bedenkliches Produkt Biokraftstoffe aus heimischer Produktion verdrängen könnte.

Die Bedeutung von Bioethanol auf dem Kraftstoffmarkt wird deutlich größer werden, als von der Kraftstoffbranche zunächst angenommen. Viele Länder, auch

europäische Nachbarn, haben eine Biokraftstoff-Strategie entwickelt, die in erster Linie auf Bioethanol setzt. Dem kann sich Deutschland als Transitland gar nicht entziehen (siehe Flüssiggas als Kraftstoff). Auch das Argument, dass im Bereich der Herstellung von Otto-Kraftstoffen in Deutschland Überkapazitäten vorliegen, trifft nicht mehr zu. Die Raffinerien sind durch die große Nachfrage in den USA voll ausgelastet.

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass Biokraftstoffe der zweiten Generation (BtL) frühestens ab 2015 in ausreichenden Mengen zur Verfügung stehen, werden die Biokraftstoffe der ersten Generation auf mittlere Sicht weiterhin große Bedeutung haben.

Die zwischenzeitlich gesammelten Erfahrungen zeigen:

Derzeit liegen über 2 Millionen Tonnen Biodiesel in deutschen Lagern, während gleichzeitig die Beimischungspflicht in starkem Maße mit exportsubventioniertem Biodiesel aus den USA aus ökologisch problematischem Anbau erfüllt wird. Des Weiteren nehmen aufgrund der zurückgegangenen Biodiesel-Produktion die Soja-Importe wieder zu, welche die Ölpressekuchen ersetzen. Große Speditionsunternehmen sind wieder vom Biodiesel auf Tanktourismus umgeschwenkt, was nicht nur fehlende Steuereinnahmen in beträchtlicher Größenordnung sondern auch einen Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen bedeutet.

Wenn alle im Bau befindlichen Anlagen in Betrieb gehen, verfügt die Branche über eine Produktionskapazität von über 5 Millionen Tonnen pro Jahr. Durch die derzeit geltende Quotenregelung können aber lediglich 1,5 Millionen Tonnen Biodiesel abgesetzt werden. An dieser Stelle korrigierend einzugreifen, sichert nicht nur Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze in Deutschland, sondern ist vor dem Hintergrund der Klimadebatte geradezu unumgänglich.

## **2. Anpassung der Biokraftstoff-Strategie**

Folgende Schritte zur Anpassung der deutschen Biokraftstoff-Strategie an die Marktentwicklung werden vorgeschlagen:

- Beibehaltung der getrennten Quote für Diesel und Ottokraftstoff über 2010 hinaus
- Erhöhung der Quote für Diesel zum 1.1. 2008 auf 7,0 % (Vol.-%) und weitere jährliche Steigerungsschritte bis zum Jahr 2015.
- Erhöhung der Quote für Ottokraftstoffe im Jahr 2008 auf 5,0 % (Vol.-%) und weiteren jährlichen Steigerungsschritten bis zum Jahr 2015.
- Erhöhung der Gesamtquote schrittweise bis 15 % in 2015, wobei die jährliche Gesamtquote höher ist, als die Summe der Einzelquoten.
- Umsetzung der vom Deutschen Bundestag geforderten Nachhaltigkeitsverordnung für die Zulassung von Biokraftstoffen sowohl in die Quote als auch für den steuerbegünstigten Biokraftstoffmarkt außerhalb der Quote zum 1.9.2007. Dabei werden u. a. die

Herstellungsweise, der Transport und die CO<sub>2</sub>-Bilanz dieser Kraftstoffe berücksichtigt.

- Der jährlich von der Bundesregierung vorzulegende Bericht über die Entwicklung des Biokraftstoffmarktes behandelt u.a. die Kosten- und Preisrelation von reinen Biokraftstoffen und Kraftstoffen auf Mineralölbasis. Die Wettbewerbsfähigkeit reiner Biokraftstoffe soll durch die vorgesehenen Besteuerungsschritte nicht gefährdet werden. Deswegen wird die Bundesregierung künftig in ihrem Bericht eine Empfehlung an den Deutschen Bundestag abgeben, ob und wie die geplanten Steuersätze der Marktentwicklung angepasst werden sollen (Über- und Unterkompensation). Maßstab ist das Kosten-Preisverhältnis für Biokraftstoffe im Vergleich zu Kraftstoffen auf Mineralölbasis (Durchschnitt der kostengünstigeren Zwei-Drittel der Gesamtmenge der in dem Betrachtungsjahr verkauften Biokraftstoffe (für Diesel und Ottokraftstoffe getrennt). Die Bundesregierung wird die Änderung der steuerlichen Förderung bei der EU-Kommission als Beihilfe notifizieren.
- Ausweitung des Landwirtschaftsprivilegs für Steuersatz Null auf Biodiesel und reines Pflanzenöl auf den gesamten Öffentlichen Personen-Nahverkehr inklusive Schienenpersonennahverkehr (Kommunaler Beitrag zum Klimaschutz, Beitrag zur Feinstaubstrategie in Ballungsräumen).
- Mit dem Hydrotreating-Verfahren hergestellte Biokraftstoffe werden für die Beimischung nicht zugelassen.
- Signal an die Hersteller von synthetischen Kraftstoffen, dass eine Verlängerung der beschlossenen Steuerfreiheit über 2016 hinaus (wie in der nicht veröffentlichten BTL-Studie der DENA vorgeschlagen), wegen der damit verbundenen hohen Steuerausfälle nicht in Frage kommt.
- Schaffung einer Roadmap „Biokraftstoffe und Mittelstand“, in der Produktion, Veredelung und Vertrieb von Biokraftstoffen im Verbund verabredet und ggf. gefördert werden sowie das Vertriebsnetz der mittelständischen Mineralölwirtschaft für diese Produkte erschlossen wird (1900 Tankstellen). Dies bezieht sich auf Pflanzenöl, Biodiesel und Bioethanol. Diese Roadmap wird gemeinsam von Politik und Marktteilnehmern entwickelt und mündet in eine Selbstverpflichtung.
- Entwicklung einer Roadmap „Biokraftstoffe und Motor“, bei der es zu verbindlichen Verabredungen mit der Automobilindustrie kommen soll, wonach alle in Deutschland zugelassenen KFZ ohne Einschränkung der Gewährleistung in einem definierten Umfang beigemischte oder reine Biokraftstoffe tanken können.