

Zwei Drittel der deutschen Biodieselpkapazität unmittelbar von der Schließung bedroht!

- Wie passt das zu den europäischen Klimaschutzvorgaben und den Zielen der deutschen Umweltpolitik ?-

Gut 50 Biodieselanlagen mit einer Gesamtkapazität von 4,8 Mio. Tonnen sind in Deutschland in den letzten Jahren errichtet worden. Die meisten von ihnen haben in den vergangenen zwei Jahren ihre Produktion aufgenommen. Würde die Kapazität auch wie erwartet genutzt, wäre Deutschland in der Lage, allein über diesen Weg 10 Mio. Tonnen an CO₂-Emissionen zu sparen.

Wird keine Änderung der Biokraftstoffgesetzgebung vorgenommen, so benötigt Deutschland für die gesetzliche Beimischungspflicht im Jahr 2008 rechnerisch nur die fünf größten Biodieselanlagen. Die anderen rund 45 Biodieselanlagen können geschlossen werden.

Biodieselpkapazitäten - Deutschland		
Schließungsszenario (rechnerisch)		
bei nur 5 % Beimischung und Wegfall des B100-Marktes		
Biodieselpproduzenten		
Unternehmen	Bundesland	Kapazität Jahresende 2007
1	Hamburg	500.000
2	Rheinland-Pfalz	275.000
3	Nordrhein-Westfalen	265.000
4	Hessen	250.000
5	Mecklenburg-Vorpommern	200.000
5 %-Quote		1.490.000
Unternehmen	Bundesland	Kapazität Jahresende 2007
6	Brandenburg	200.000
7	Brandenburg	150.000
8	Brandenburg	150.000
9	Brandenburg	132.000
10	Brandenburg	80.000
11	Brandenburg	10.000
12	Brandenburg	5.000
13	Sachsen-Anhalt	200.000
14	Sachsen-Anhalt	180.000
15	Sachsen-Anhalt	110.000
16	Sachsen-Anhalt	75.000
17	Sachsen-Anhalt	60.000
18	Sachsen-Anhalt	50.000
19	Sachsen-Anhalt	40.000
20	Mecklenburg-Vorpommern	33.500
21	Mecklenburg-Vorpommern	100.000
22	Mecklenburg-Vorpommern	45.000
23	Mecklenburg-Vorpommern	38.000
24	Mecklenburg-Vorpommern	12.000
25	Thüringen	100.000
26	Thüringen	100.000
27	Thüringen	55.000
28	Thüringen	6.500
29	Thüringen	4.000
30	Bayern	150.000
31	Bayern	100.000
32	Bayern	30.000
33	Bayern	24.000
34	Nordrhein-Westfalen	150.000
35	Nordrhein-Westfalen	120.000
36	Nordrhein-Westfalen	115.000
37	Nordrhein-Westfalen	100.000
38	Niedersachsen	120.000
39	Niedersachsen	100.000
40	Niedersachsen	10.000
41	Sachsen	25.000
42	Sachsen	9.000
43	Sachsen	2.000
44	Hessen	50.000
45	Hessen	40.000
46	Schleswig-Holstein	150.000
47	Schleswig-Holstein	18.000
48	Baden-Württemberg	100.000
Gesamtkapazität Jahresende 2007		4.809.000

Eine zeitnahe, gesetzlich festgesetzte Über- und Unterkompensationsprüfung ist zwingend erforderlich:

- **Die angekündigte Über-/ (Unter-)kompensationsprüfung, die für Mitte September angekündigt ist, kann nur deutlich machen, dass eine deutliche Unterkompensation vorliegt.**
- **Die nächste Besteuerungsstufe muss zwingend ausgesetzt werden.**
- **Will man das Problem wirklich strukturell bewältigen und ist eine fiskalpolitische Lösung nicht realisierbar, so ist eine Alternativlösung für den Fortbestand der deutschen Biodieselbranche unabdingbar.**

Ist bekannt, dass über das Ordnungsrecht eine umweltpolitische Lösung möglich ist,

- **die keine Mehrbelastung für den Bundeshaushalt bedeutet und damit die Bemühungen um die Konsolidierung des Bundeshaushalts nicht gefährdet,**
- **die nur eine geringfügige Mehrbelastung der Konsumenten bedeutet,**
- **bei der das Instrument zur Umsetzung bereits im Biokraftstoffquotengesetz 2006 festgelegt worden ist (Quotenverkauf) und dessen Verfassungsmäßigkeit gegeben ist,**
- **und für die speziell keine Kraftstoffnorm geändert werden muß, d.h. die Frage nach der Verträglichkeit von Biodiesel und Motorentechnik keine Rolle spielt?**

Die Lösung ist die Erhöhung der Verwendungsquote speziell für Biodiesel auf 15 % („B7 + 8“), was bei einem Mineralöldieselabsatz von 29 Mio. t (2006) etwa einem Bedarf in Höhe der vorhandenen Biodieselskapazität von 4,8 Mio. t entspricht. 7 % können durch die bereits mit der Automobil- und Mineralölindustrie abgestimmte unmittelbare Beimischung zu fossilem Diesel erreicht werden.

Die weiteren 8 % werden dadurch erreicht, dass die Mineralölwirtschaft ihre Quotenverpflichtung auf diejenigen Marktteilnehmer überträgt, die Biodiesel als Reinkraftstoff (B100) an den ÖPNV und das Transportgewerbe verkaufen.

Damit kann heute für den Dieselmotorbereich das erreicht werden, was die Bundesregierung auf ihrer Klausurtagung als Klimaschutzbeitrag durch Biokraftstoffe beschlossen hat. Eine junge Industrie wird nicht zerstört. Stattdessen wird sie genutzt, um die Ziele zur CO₂-Emissionsreduzierung zu erreichen und die Abhängigkeit von Rohölimporten deutlich zu senken.

Die benötigten Rohstoffe können zum überwiegenden Teil aus Deutschland kommen, für die ebenso notwendigen Rohstoffimporte von Pflanzenöl setzen wir auf die schnelle Umsetzung der geplanten Regierungsverordnung zum nachhaltigen Anbau und Nutzung von Biokraftstoffen.

Warum soll durch Hydrotreating die Situation ohne Not nochmals verschärft werden?

Am 23. August 2007 hat das Bundeskabinett auf seiner Klausurtagung beschlossen, dass ab 2010 bis zu 3 % des bislang vorgesehenen Beimischungsvolumens von 10 % durch den unmittelbaren Einsatz von Pflanzenöl im Erdölraffinationsprozess (Hydrotreating) erfüllt werden darf. Dies ist nicht nachvollziehbar:

- Hydrotreating hat eine negative Energie- und CO₂-Bilanz und ist daher ein ungeeigneter Weg.
- Das Mengenziel kann vollständig mit den bereits vorhandenen Produktionskapazitäten für Biodiesel erreicht werden.

Die Zukunft der deutschen Biodieselbranche ist massiv gefährdet! Es muss gehandelt werden:

1. Erhöhung der Verwendungsquote für Biodiesel ab 2008 als „B7 + 8“ auf 15 %, zu erfüllen über den Beimischungs- (B7) und den Reinkraftstoffmarkt (B100), sofern die gesetzliche Regelung der Steuerbegünstigung auf Basis einer möglichst monatlich durchzuführenden Über- und Unterkompensationsrechnung nicht gewollt ist und die Steueranpassung nicht erfolgt.
2. Ausschluss von Hydrotreating der Mineralölindustrie als Anrechnung auf die Verwendungspflicht!

Wird nicht gehandelt, droht die massive Unterauslastung der in den letzten Jahren geschaffenen deutschen Biodieselwirtschaft. Die Stilllegung der mit erheblichen Steuermitteln geförderten Investitionsobjekte wird ab 2008 unvermeidbar.

Erläuterungen

1. Warum fehlt die Unterkompensationsprüfung?

Die 2006 eingeführte Besteuerungsregelung lässt die Entwicklung der Marktbedingungen unberücksichtigt. Sie ist von der Prämisse kontinuierlich steigender Ölpreise und konstanter Rohstoffpreise ausgegangen. Diese Annahme ist nicht haltbar. Nicht berücksichtigt wurde, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Biodiesel auch von anderen Faktoren und hier insbesondere von den Rohstoffpreisen abhängt.

Häufig bleibt unklar, was die vorgesehene Steueranhebung von 6 Cent pro Liter konkret bedeutet. Für eine Anlage mit einer Jahreskapazität von 100.000 Tonnen entspricht sie einem Betrag von 6,7 Mio. € (!) bei einem Gesamtkostenvolumen von 10 Mio. € in einer solchen Anlage. Um die steuerliche Mehrbelastung wirtschaftlich auszugleichen, müssten die Produzenten die Preise entsprechend anheben können. Alternativ müssten die Kosten, und hier insbesondere die Rohstoffkosten, entsprechend sinken. Gerade die Rohstoffkosten sind aber deutlich gestiegen. Allein beim Rapsöl machte die Kostensteigerung in den letzten Monaten über 80 € pro Tonne aus, rechnerisch gut 8 Mio. € Mehrkosten für eine Rapsbiodieselanlage mit 100.000 Tonnen Kapazität.

Mit der Biokraftstoffgesetzgebung 2006 gibt es keine Unterkompensationsprüfung mehr. Es gibt nur noch die Prüfung der Überförderung. D.h. es soll nicht mehr geprüft werden, ob eine zusätzliche Steuerbelastung überhaupt tragbar ist. Ganz im Gegenteil. Festgelegt wurde, die Steuer jährlich zum 1. Januar, beginnend in 2008 bis 2012, weiter um jeweils 6 Cent pro Liter anwachsen zu lassen.

Noch Ende Juli 2007 kommentierte die SPD-Bundestagsfraktion in einer offiziellen Pressemitteilung: „Den betroffenen Herstellern von Biokraftstoffen ist durch eine lange Übergangszeit, in der die Steuern schrittweise auf das Niveau von Kraftstoffen auf Mineralölbasis angehoben werden, hinreichend Gelegenheit gegeben, sich auf die neue Marktsituation einzustellen.“

„Lange Übergangszeit“ und „schrittweise Steueranhebung“ klingen überzeugend. Die Begriffe verdecken aber das eigentliche Problem. Werden die Rahmenbedingungen, wie z.B. die Rohstoffkostenentwicklung, nicht berücksichtigt, kann schnell die Situation eintreten, dass der Hersteller die Produktion einstellen muss, wenn keine anderen funktionsfähigen Absatzwege vorhanden sind. Er kann die Steuererhöhung nicht an seine Kunden weitergeben und mit den Verkaufspreisen nicht einmal mehr seine variablen Kosten decken.

Genau diese Situation droht bereits Anfang 2008. Die vorgesehene schrittweise Anhebung der Besteuerung um jeweils weitere 6 Cent in den Folgejahren bedeutet keine Abmilderung des Systemwechsels. Vielmehr haben die für den Zeitraum nach 2008 vorgesehenen Steuerschritte voraussichtlich keine praktische Relevanz, da der Reinkraftstoffmarkt dann bei unveränderten Bedingungen nicht mehr existieren wird. Den Biodieselproduzenten wird damit gerade nicht „hinreichend Gelegenheit gegeben, sich auf die neue Marktsituation einzustellen“, wie es in der Pressemitteilung behauptet wird.

Sollen Unternehmenszusammenbrüche verhindert und die aufgebaute Biodieselproduktionskapazität wirklich genutzt werden, ist die Abkehr von der statischen Besteuerungsregelung hin zu einem flexiblen, sich an den Rahmenbedingungen (Rohstoffkosten, Rohölpreis) orientierenden Steuersystem zwingend erforderlich. Eine Über- **und Unter**kompensationsprüfung müsste gesetzlich verankert möglichst monatlich durchgeführt werden.

2. Biokraftstoffförderung über das Ordnungsrecht ohne Belastung des Bundeshaushalts

Der ordnungsrechtliche Ansatz des Biokraftstoffquotengesetzes, per 01.01.2007 eine Biodieselverwendung von 5 % vorzuschreiben, ist keine Lösung. Der Beschluss, zum 1. Januar 2008 die Verwendung auf 7 % zu erhöhen, ist zu begrüßen und muss kurzfristig umgesetzt werden. Als alleinige Maßnahme ist dieser Schritt jedoch nicht ausreichend.

Soll wirklich eine tragfähige Lösung gefunden werden, muss die erhebliche Diskrepanz zwischen der gesetzlich vorgesehenen Aufnahmekapazität des Beimischungsmarktes einerseits und der bestehenden Produktionskapazität andererseits zur Kenntnis genommen werden.

Das Ordnungsrecht bietet die Möglichkeit, den Kollaps der Biodieselbranche zu vermeiden und gleichzeitig die Belastung für den Bundeshaushalt zu reduzieren. Die Verwendungsverpflichtung von 7 % in Kombination mit der bislang vorgesehenen stufenweisen Anhebung der Gesamtquote ist keine Lösung.

Will die Regierungskoalition die Biodieselbranche erhalten und sucht sie nach einer Lösung ohne Gefährdung ihrer Bemühungen zur Haushaltskonsolidierung, muss die Verwendungsquote für Biodiesel auf B7 + 8 =15 % angehoben werden!

- ➔ 7 % Beimischung werden erreicht, indem Biodiesel - wie bereits mit der Automobilindustrie und der Mineralölwirtschaft abgestimmt - unmittelbar dem Dieselmotorkraftstoff beigemischt wird.
- ➔ Die weiteren 8 %-Punkte werden erreicht, indem die Inverkehrbringer von fossilem Dieselmotorkraftstoff durch die „B7 + 8“-Regelung aufgefordert sind, Quoten von denjenigen zu kaufen, die Biodiesel als Reinkraftstoff (B100) an den ÖPNV und das Transportgewerbe verkaufen. Die Verkäufer von B100-Biodiesel übernehmen die Versteuerung zum vollen Energiesteuersatz.

Die bestehenden gesetzlichen Regelungen sehen bereits die Möglichkeit vor, Quotenverpflichtungen auf Dritte zu übertragen. Damit dieses System funktioniert und die Biodieselhersteller nicht dem Preisdiktat der Mineralölwirtschaft unterworfen werden, muss eine Gesetzesanpassung vorgenommen werden: Inverkehrbringer von fossilem Dieselmotorkraftstoff werden verpflichtet, monatlich bis zum 5. Werktag des Folgemonats nachzuweisen, dass die durch sie in Verkehr gebrachte Dieselmotorkraftstoffmenge einen Biodieselanteil in Höhe von 15 % enthielt. Dieses Mengenziel kann wahlweise durch unmittelbare Beimischung oder durch den Kauf von Quoten erreicht werden.

- Die Kapazitäten würden wieder benötigt (15 % Biodieselanteil am Dieselmotorkraftstoffverbrauch i.H.v. 29 Mio. t entsprechen der vorhandenen Produktionskapazität) und die Produzenten könnten den Reinkraftstoff zu Preisen anbieten, die es für die traditionellen Verwender (insbesondere Speditionen) wieder attraktiv machen, Biodiesel einzusetzen.
- Der Bundeshaushalt wird um die bisherige Steuerbegünstigung für Biodiesel entlastet.
- Der Übergang zum Ordnungsrecht wäre tatsächlich realisiert.
- Der Reinkraftstoffmarkt bleibt erhalten und es besteht die gute Chance, den Tanktourismus des Transportgewerbes, welcher im Dieselmotorkraftstoffsektor zu rund 1,3 Mrd. € Steuermindereinnahmen führt, deutlich einzuschränken und so zusätzliche Steuereinnahmen für den Bundeshaushalt zu erzielen.
- Es wird eine CO₂-Gesamteinsparung von 10 Mio. Tonnen erreicht und damit ein erheblicher Beitrag zur Erreichung des Gesamtziels der Bundesregierung.

3. DIN EN 590 ist kein Hindernis

Sicher wird das Gegenargument vorgetragen, dass die Automobilindustrie derzeit keinen Spielraum für eine Änderung der Dieselnorm DIN EN 590 über eine Beimischung von 7 % hinaus sieht. Wie bereits ausgeführt, ist dies kein Argument gegen die hier vorgeschlagene ordnungspolitische Lösung, da die darüber hinausgehenden 8 % über den Reinkraftstoffmarkt erfüllt werden können. Die Änderung der Norm von 5 % auf 7 % ist bereits abgestimmt, so dass der ausgelieferte konventionelle Dieselmotorkraftstoff weiter DIN-gerecht sein wird.

4. Zusatzbelastung für den Konsumenten tragbar und verständlich

Allenfalls kann eingewendet werden, dass die Mehrkosten der Mineralölwirtschaft letztlich vom Verbraucher zu tragen sind. Auf den Liter Dieselmotorkraftstoff gerechnet werden sich diese jedoch auf maximal 3 Cent belaufen. So fallen für den 8 %-Anteil Biodiesel oberhalb der tatsächlichen Beimischung von 7 % keine Beimischungskosten an. Lediglich die Mehrkosten für Biodiesel gegenüber dem Einsatz von fossilem Diesel sind als Kostensteigerung zu berücksichtigen.

3 Cent Preiserhöhung pro Liter liegen dabei deutlich unter den Kraftstoffpreissteigerungen, mit denen die Endverbraucher regelmäßig vor Feiertagen oder zu Ferienzeiten konfrontiert werden. Entscheidend für die Endverbraucher wird vielmehr sein, dass über diesen Weg der Zusammenbruch des soeben aufgebauten jungen Technologiezweigs vermieden wird.

Gleichermaßen wird es für die Verbraucher leicht nachvollziehbar sein, dass die Förderung des wichtigen Biokraftstoffs „Biodiesel“ auf diesem Weg mit der Förderung anderen erneuerbaren Energien wie der Wind- und Sonnenenergie gleichgesetzt wird, deren Kosten über den EEG-Zuschlag auf alle Stromverbraucher umgelegt werden. Schließlich ist zu berücksichtigen, dass der hier vorgeschlagene neue Weg bei einer verhältnismäßig geringen Preissteigerung ein zusätzliches CO₂-Einsparpotenzial von ca. 5 Mio. Tonnen mit sich bringt.

5. Erhöhung der Verwendungsquote verfassungsgemäß

Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der vorgeschlagenen Lösung sind unbegründet. Den Inverkehrbringern von fossilem Dieselmotorkraftstoff bleibt es – wie bereits seit Einführung der Quote durch das Biokraftstoff-Quotengesetz - weiterhin unbenommen, Biodiesel in höheren Mischungsverhältnissen als B5 bzw. B7 zu vertreiben. Dies wird bislang zwar von den großen Mineralölkonzernen nicht praktiziert, alle Mineralölgruppen verkaufen aber bereits heute über ihre Händlernetze Biodiesel in den B100-Markt. Auch die Wettbewerbsfähigkeit der Akteure wird nicht beeinträchtigt, da die Beimischungsverpflichtung alle Marktteilnehmer in gleichem Maße trifft.

Die Verfassungsmäßigkeit höherer Verwendungsquoten für Biokraftstoffe in Zweifel zu ziehen bedeutet gleichzeitig, die Umsetzbarkeit der Pläne von Regierung und Parlament zum nachhaltigen Klimaschutz in Frage zu stellen. Diese wird jedoch niemand tatsächlich in Abrede stellen wollen, denn auch die Verfassungsmäßigkeit der Fördermechanismen der Solar- und Windenergie steht außer Frage.

6. Ablehnung von Hydrotreating aus umwelt-, fiskal- und wirtschaftspolitischen Gründen

Die ordnungspolitische „B7 + 8“-Lösung darf durch Hydrotreating nicht konterkariert werden. So fordern derzeit die großen Mineralölkonzerne die Möglichkeit, der Beimischungsverpflichtung dadurch nachzukommen, dass Pflanzenöl im Rahmen des Erdölraffinationsprozesses unter Zugabe von Wasserstoff hydriert wird. Dieser Weg ist schon ökologisch zweifelhaft (negative Energie- und CO₂-Bilanz sowie bevorzugte Verwendung von Palmöl). Er widerspricht aber auch der mit der Biokraftstoffförderung verknüpften politischen Zielsetzung, die Landwirtschaft, regionale Kreisläufe und den Mittelstand zu fördern.

Ganz im Gegenteil, Hydrotreating würde seinerseits in Verkennung der bestehenden Biodieselpkapazitäten zur Unterauslastung und Gefährdung der jungen Biodieselbranche beitragen. Ihr Weg zur vollen Wettbewerbsfähigkeit würde extrem belastet. Die gesamte Wertschöpfungskette von der Erzeugung bis

zur Vermarktung von Biokraftstoffen würde letztendlich den Mineralölkonzernen zufallen. Die wenigen Großkonzerne der Mineralölwirtschaft, die spät erst die Bedeutung von Biokraftstoffen erkannt haben, würden diesen wichtigen Zukunftskraftstoff komplett in ihren Zugriff bekommen. Hydrotreating ist im Hinblick auf das Erreichen der Klimaschutzziele äußerst fragwürdig und somit keine wirkliche Handlungsalternative. Es sollte explizit ausgeschlossen bleiben.

7. Nutzung heimischer Rohstoffe und Nachhaltigkeit von Rohstoffimporten

Die deutsche Biokraftstoffbranche sieht das unbedingte Erfordernis der vorrangigen Nutzung heimischer Rohstoffe, der Nutzbarmachung vorhandener Reststoffe sowie der Nachhaltigkeit von Rohstoffimporten. Aus diesem Grund sind die deutschen Biodieselhersteller aktiv an der Erstellung der zur Zeit erarbeiteten Grundlagen für die anstehende Nachhaltigkeitsverordnung beteiligt.

Die Zukunft der Biodieselbranche ist extrem gefährdet. Die Regierungskoalition muss im Herbst 2007 handeln und die Biokraftstoffgesetzgebung anpassen. Andernfalls wird diese junge Technologiebranche, mit der Deutschland weltweit führend ist und mit der heute bereits die ambitionierten Biokraftstoffziele der Bundesregierung erreicht werden können, in Ihrer Existenz gefährdet.

Die Ergänzung der gesetzlichen Regelungen um eine Unterkompensationsprüfung ist zwingend erforderlich. Die nächsten Steuerstufe ist auszusetzen. Ist dies haushaltspolitisch nicht gewollt oder durchsetzbar, so bietet „B7 + 8“ eine strukturelle Lösung. Das Konzept ist einfach umsetzbar: Die Motorentechnik muss nicht angepasst werden und die steuerrechtliche Abwicklung ist bereits weitestgehend im Biokraftstoffquotengesetz und der entsprechende Durchführungsverordnung geregelt.

Berlin, den 10.09.2007

Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.

Am Weidendamm 1 A • 10117 Berlin

Tel.: 030 – 72 62 59 11 • Fax: 030 – 72 62 59 19

Email: info@biokraftstoffverband.de • Internet: www.biokraftstoffverband.de