



Besteuerung von Biodiesel gefährdet Zukunftsbranche

I. Einführung:

In Deutschland gerät eine Zukunftsbranche in Gefahr: Seit Jahresbeginn ist die Biodieselproduktion um 30 bis 40 Prozent eingebrochen. Der Grund: Die vor einigen Monaten eingeführte steuerliche Belastung verteuert den alternativen Kraftstoff derart, dass zum fossilen Diesel gegenwärtig kein Preisvorteil mehr besteht. Die Politik muss kurzfristig handeln, damit der Beitrag von Biokraftstoffen zum Klimaschutz im Mobilitätssektor nicht aufs Spiel gesetzt wird.

II. Kernforderungen:

Die deutsche Biokraftstoffindustrie hält eine Zwei-Wege-Strategie von Steueranreizen und Verwendungspflicht für unverzichtbar und fordert folgende:

- **Dynamische Besteuerung von reinem Biodiesel (B100)**
Die – auf der Annahme anziehender Ölpreise basierende – Besteuerung von Biodiesel nach einer vorab festgelegten Staffelung ist nicht marktgerecht. Tatsächlich ist Rohöl kurz nach Einführung der Steuer auf Biokraftstoffe billiger geworden. Fallen jedoch die Mineralölpreise (und steigen gleichzeitig die Preise für Pflanzenöle), dann verliert B100 bei starrer Besteuerung jeglichen Preisvorteil gegenüber fossilem Diesel. Den Schaden haben sowohl die Hersteller als auch die Endverbraucher. Dieser Konstruktionsfehler muss dringend behoben und durch eine dynamische Besteuerung ersetzt werden! Gefragt ist eine ausgewogene Regelung zur Über- und Unterkompensation.
- **Höhere Biokraftstoffquote**
Die Quotenanhebung der Verwendungspflicht von Biokraftstoffen innerhalb des Gesamtkraftstoffverbrauchs muss vorgezogen werden. Angemessen ist eine Quote von 7 Prozent bereits im Jahr 2008. Derzeit sieht das Gesetz einen Anstieg der Pflichtquote auf 8 Prozent im Jahr 2015 vor – eine nicht zu überbrückende Dauer, wenn die Biokraftstoffförderung nicht primär über das Steuerrecht erfolgen soll.
- **Höhere Sanktionen**
Erfüllt ein Inverkehrbringer von Kraftstoffen die gesetzlich vorgeschriebene Biokraftstoffquote nicht, müssen die Sanktionszahlungen von derzeit 62 Cent auf 1 Euro angehoben werden. Denn: Bei zu geringen Sanktionen ist die Lenkungswirkung nicht stark genug.

Der gesetzlich verankerte Biokraftstoffbericht muss dringend vorgezogen und bereits in den nächsten Monaten vorgelegt werden. Andernfalls droht, dass die geplante Steuererhöhung zum 1. Januar 2008 tatsächlich umgesetzt wird. Dies bedeutet für viele Betriebe das definitive Aus.

III. Hintergrund

Die Biodieselpkapazität liegt hierzulande bei 4,8 Millionen Jahrestonnen. Damit ist Deutschland europa- und weltweit Spitzenreiter. Mit den verfügbaren Kapazitäten kann bereits heute der CO₂-Ausstoß um zehn Millionen Tonnen jährlich reduziert werden. Wesentliche Grundlage für diese positive Entwicklung war die bis August 2006 gültige Freistellung des Biodiesels von der Mineralölsteuer. Die damit verbundenen politischen Ziele lauten bekanntlich, die Abhängigkeit von Mineralölimporten zu senken, die Landwirtschaft durch neue Absatzmärkte zu fördern sowie den CO₂-Ausstoß zu reduzieren.

Verheerende steuerpolitische Weichenstellung in 2006

Obwohl die genannten Ziele parteiübergreifend unstrittig sind, hat der Gesetzgeber mit dem Energiesteuer- und Biokraftstoffquotengesetz neue Rahmenbedingungen definiert, die für die Zukunftsbranche Biokraftstoffe faktisch das Aus bedeuten:

Zum 1. August 2006 wurde die Steuerbegünstigung für Biodiesel um 9 Cent pro Liter reduziert. Zudem wird der Steuersatz auf reinen Biodiesel (B100) ab 2008 um jährlich 6 Cent angehoben – unabhängig von der Preisentwicklung am Mineralölmarkt. Die Bundesregierung verspricht sich davon höhere Steuereinnahmen und erwartet ein Nullsummenspiel für die Biokraftstoffhersteller. Voraussetzung dafür war allerdings, dass der Preis für Mineralöldiesel ähnlich gestiegen wäre wie die Steuerlast auf Biodiesel. Dies erwies sich als Trugschluss: Die Mineralölpreise sind gefallen, und zusätzlich sind Pflanzenöle – als Rohstoff von Biodiesel – teurer geworden. In der Folge ist Biodiesel heute nicht mehr wettbewerbsfähig.

Erschwerend kommt hinzu, dass die seitens des Gesetzgebers beschlossene ordnungs-politische Flankierung nicht ausreichend ist: Zwar verpflichtet das Biokraftstoffquotengesetz die Inverkehrbringer von Dieselmotorkraftstoffen, beim Verkauf von Mineralöldiesel einen Biodieselanteil in Höhe von 4,4 Prozent in den Markt zu bringen. Jedoch garantiert diese Quote lediglich einen Biodieselabsatz von 1,5 Millionen Tonnen. Das entspricht nicht einmal einem Drittel der bereits heute vorhandenen, unter den bis 2006 geltenden Rahmenbedingungen aufgebauten Kapazitäten. Ein Vorziehen der vorgesehenen Steigerungen um drei Jahre auf einen Quotenanteil von 7 Prozent bereits in 2008 ist deshalb unverzichtbar. Damit einhergehen muss – im Falle der Nichterfüllung dieser Quoten - eine Erhöhung der Abgeltung von derzeit 62 Cent auf 1 EUR pro Liter.

Der Einwand, die deutsche Dieselnorm sehe derzeit nur eine Beimischung von 5 Prozent Biodiesel vor, ist nicht stichhaltig: Der Bundesfinanzminister hat bereits mit dem neuen Gesetz eine Regelung geschaffen, die es ermöglicht, die im Reinkraftstoffmarkt abgesetzten Biodieselmengen auf die Quotenpflicht anzurechnen.

Glaubwürdige Umwelt- und solide Haushaltspolitik sind kein Widerspruch

Die Bundesregierung fordert im Rahmen ihrer EU-Ratspräsidentschaft eine konsequente CO₂-Reduktion und einen höheren Anteil von Biokraftstoffen. Diese Politik ist nur dann glaubwürdig, wenn die Biokraftstoffindustrie im eigenen Land nicht zu Grabe getragen wird. Die steuerliche Förderung von Biokraftstoffen geht übrigens nicht zu Lasten des Staatshaushaltes: Das Münchner ifo-Institut hat in mehreren Studien belegt, dass entgangene Mineralölsteuern durch höhere Einnahmen bei Steuern, Abgaben und Beiträgen für die Sozialkassen mehr als ausgeglichen werden.

IV. Ausblick

Nachhaltige Mobilität ist nur mit Biokraftstoffen möglich. Biodiesel und Bioethanol haben sich am Markt etabliert. Auf dieser Basis kann die Entwicklung weiterer Biokraftstoffe wie der synthetischen BtL-(Biomass to Liquid) Kraftstoffe vorangetrieben werden. Allerdings muss BtL-Kraftstoff erst noch unter Beweis stellen, ob er ökonomisch und auch ökologisch gegen die heute vorhandenen Biokraftstoffe konkurrieren kann. Selbst bei optimistischer Betrachtung sind frühestens in zehn Jahren marktrelevante Mengen zu erwarten.

Die Biokraftstoffindustrie hat in der gesamten Verarbeitungskette 150.000 Arbeitsplätze in Deutschland geschaffen. Sie stehen in Frage, wenn Biodiesel keine fairen Rahmenbedingungen erhält. Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie erwartet, dass der Gesetzgeber die notwendigen Schritte unternimmt – für den Klimaschutz ebenso wie für die Entwicklungschancen einer Zukunftsbranche.

Berlin, 21. März 2007

Für Rückfragen: Petra Sprick, Geschäftsführerin des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie (VDB)

Am Weidendamm 1A, 10117 Berlin, Tel.: +49 (0)30/ 72 62 59 11