

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan,
Dr. Hermann Otto Solms, Hans-Michael Goldmann, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/4475 –**

Auswirkungen des Energiesteuer- und des Biokraftstoffquotengesetzes auf die Biodieselbranche

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat im vergangenen Jahr das Gesetz zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes (Energiesteuergesetz) und das Gesetz zur Einführung einer Biokraftstoffquote (Biokraftstoffquotengesetz) verabschiedet. Mit der Verabschiedung des Energiesteuergesetzes wird Reinbiodiesel als Kraftstoff seit dem 1. August 2006 mit neun Cent je Liter besteuert. Im Jahr 2012 wird die Besteuerung von Biodiesel bis dahin jährlich steigend 45 Cent je Liter betragen. Das Gleiche gilt für Pflanzenöl. Mit dem zum 1. Januar 2007 in Kraft getretenen Biokraftstoffquotengesetz erfolgte ein weitgehender Ersatz der Steuerbegünstigung der Biokraftstoffe durch eine unternehmensbezogene Quotenpflicht. Beide Gesetze werden von der Biodiesel- und Pflanzenölbranche wegen negativer Auswirkungen auf deren Unternehmen kritisiert. In diesem Zusammenhang verweist die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel (AG QM) darauf, dass der Verkauf von Biodiesel an öffentlichen Tankstellen im vergangenen Jahr gegenüber 2005 um 8,5 Prozent auf 476 000 t zurückgegangen sei (Agrar-Europe 6-07, 5. Februar 2007). Der Bundesverband Biogene und Regenerative Kraft- und Treibstoffe e. V. befürchtet, dass 25 Prozent der deutschen Biodieselproduktionskapazitäten bereits stillgelegt bzw. heruntergefahren worden und erste Betriebsschließungen die Folge seien (Pressemitteilung vom 20. Februar 2007).

1. Wie haben sich die Kraftstoffpreise in Deutschland nach Inkrafttreten des Energiesteuer- und des Biokraftstoffquotengesetzes entwickelt?

Die Tankstellenabgabepreise für Diesel- und Ottokraftstoff sowie Biodiesel haben sich seit August 2006 in Ct/l wie folgt entwickelt:

Monat	Dieselmkraftstoff	Biodiesel	Ottokraftstoff
Aug. 2006	115,8	104,5	135,2
Sept. 2006	110,3	102,8	124,6
Okt. 2006	108,9	100,9	121,5
Nov. 2006	108,3	100,8	121,5
Dez. 2006	108,3	101,4	122,2
Jan. 2007	108,3	102,7	123,7
Febr. 2007	109,3	101,1	125,5

Quelle: DK und OK MWV Presseinformation vom 1. März 2007; Biodiesel UFOP

Die Mineralölsteuer ist über den genannten Zeitpunkt konstant geblieben und beträgt 47,04 Ct/l für Diesel- und 65,45 Ct/l für Ottokraftstoff. Die Steuerbelastung des Biodiesels betrug von August 2006 bis Dezember 2006 9 Ct/l und ab dem 1. Januar 2007 8,86 Ct/l (inklusive der „fiktiven Quote“).

2. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Beitrag biogener Kraftstoffe, den diese zur Verringerung klimaschädlicher Emissionen in Deutschland leisten und zukünftig beitragen können?

Eine exakte Angabe ist nicht möglich, da Treibhausgasminde rung sehr stark vom Einzelfall (verwendete Biomasse, Herstellungsverfahren, Logistik, Verwendung von Kuppelprodukten, etc.) abhängt. Die Einsparung gegenüber der Verwendung fossilen Kraftstoffs kann je nach eingesetztem Biokraftstoff zwischen 30 und 90 Prozent betragen.

3. Hat die Bundesregierung Kenntnis von Analysen und Bewertungen der Auswirkungen des Energiesteuer- und des Biokraftstoffquotengesetzes auf Unternehmen, Arbeitsplätze und Klimarelevanz?

Wenn ja, wie fallen diese ersten Bewertungen der beiden Gesetze aus?

Das Energiesteuergesetz ist am 1. August 2006, das Biokraftstoffquotengesetz am 1. Januar 2007 in Kraft getreten. Mit dem Biokraftstoffquotengesetz wurde die entscheidende Weichenstellung in Richtung einer ordnungsrechtlichen Förderung der Biokraftstoffe vollzogen. Angesichts dieser kurzen Wirkzeit ist es noch zu früh, um die Auswirkungen der neuen Rechtslage auf Unternehmen, Arbeitsplätze und Klimarelevanz beurteilen zu können.

4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der AG QM, wonach die seit August 2006 geltende Teilbesteuerung von Reinbiodiesel zu einem Einbruch beim Tankstellenabsatz geführt hat?

Der Tankstellenabsatz von Rein-Biodiesel für den PKW-Bereich belief sich schon vor dem 1. August 2006 mit fallender Tendenz auf nur noch rund 15 Prozent des Gesamtabsatzes an Rein-Biodiesel. Dieser Trend hat sich auch nach dem 1. August 2006 fortgesetzt. Wesentliche Ursache für diese Entwicklung ist die Modernisierung des Fahrzeugparks. Neufahrzeuge im PKW-Segment sind

derzeit aus technischen Gründen von den Herstellern in der Regel nicht mehr für den Betrieb mit Rein-Biodiesel freigegeben.

5. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, bei welchem Rohölpreis die durch das Energiesteuergesetz eingeführte Stufenbesteuerung beim Biodiesel zu einer Überbesteuerung führt?

Dazu kann die Bundesregierung keine Aussage treffen. Der Rohölpreis ist nur einer von vielen Faktoren, die die Wettbewerbsfähigkeit von Biodiesel bestimmen. Ebenso bedeutsam sind beispielsweise die ebenfalls schwankenden Preise für Ölsaaten oder die Erlöse für den Verkauf der bei der Biodieselproduktion anfallenden Koppelprodukte.

6. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, dass die drohende Überbesteuerung bereits zur Aufgabe von Investitionsvorhaben in der Biokraftstoffbranche geführt hat?

Eine Aufgabe von Investitionsvorhaben in der Biokraftstoffbranche ist der Bundesregierung nicht bekannt.

7. Trifft es zu, dass der Verkauf von Biodiesel an öffentlichen Tankstellen im vergangenen Jahr gegenüber 2005 wegen der seit dem August 2006 geltenden Teilbesteuerung um 8,5 Prozent auf 476 000 t zurückgegangen ist?

Laut Angaben der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e. V. (UFOP) wurden im Jahre 2006 476 000 t Biodiesel an öffentlichen Tankstellen abgesetzt. Für das Jahr 2005 gibt die UFOP einen Absatz von 520 000 t an. Die Annahme, dieser Absatzrückgang sei neben anderen Gründen (z. B. i. d. R. keine Zulassung von Pkw-Neufahrzeugen für den Betrieb mit reinen Biokraftstoffen, siehe auch Antwort zu Frage 4) auch auf die Teilbesteuerung zurückzuführen, muss aufgrund fehlender Evaluierung als spekulativ bezeichnet werden.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Tankstellen und welche Regionen besonders von dieser Entwicklung betroffen sind?

Davon betroffen sind insbesondere Regionen, in denen Biodiesel vornehmlich im PKW-Sektor Absatz findet.

Der Biodieselabsatz in z. B. Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen hingegen basiert laut aktuellen Informationen stark auf der Betankung von Nutzfahrzeugen. Daher stieg der Biodiesel-Absatz in 2006 an Tankstellen in diesen Ländern gegenüber dem Vorjahr erheblich an.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die These, dass ein möglicher Absatzrückgang bei Reinbiodiesel und Pflanzenöl zu einer Ausdünnung des Tankstellennetzes führen könnte, so dass eine flächendeckende Versorgung mit Biodiesel in Deutschland gefährdet ist?

Ein möglicher Absatzrückgang könnte zur Folge haben, dass einzelne Biodieselzapfsäulen wegen sinkender Rentabilität geschlossen werden müssen. Die Versorgung mit Biodiesel insgesamt wäre dadurch wahrscheinlich aber nicht gefährdet.

Das Gros der Reinbiodieselmenge wird an Betriebstankstellen getankt, also an nicht öffentlichen Tankstellen. Pflanzenöl wird nach hier vorliegenden Erkenntnissen ausschließlich über Betriebstankstellen abgegeben.

10. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass auf Grund dieser Entwicklung die Attraktivität des Kraftstoffes Biodiesel für den Anwender abnimmt und zu weiteren Absatzrückgängen führt?

Siehe Antwort zu Frage 9.

11. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung des Bundesverbandes Biogene und Regenerative Kraft- und Treibstoffe e. V., wonach 25 Prozent der deutschen Biodieselproduktionskapazitäten bereits stillgelegt bzw. heruntergefahren und erste Betriebsschließungen erfolgt sind?

Der Bundesregierung liegen keine konkreten Informationen über bereits erfolgte Betriebsschließungen, Produktionsreduktionen oder Stilllegungen vor. Insbesondere aus der mittelständischen Biodieselbranche werden aber entsprechende Befürchtungen an die Bundesregierung herangetragen, dass Produktionseinschränkungen oder -stilllegungen in absehbarer Zeit drohen.

12. Wie bewertet die Bundesregierung die These, wonach wegen der Auswirkungen des Energiesteuergesetzes bereits von den mehr als zwei Millionen biodieselbetriebenen LKW und Transportfahrzeugen nahezu die Hälfte wieder im angrenzenden Ausland tankt?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, inwieweit der Tanktourismus durch die Verabschiedung oder Änderung des Energiesteuergesetzes zugenommen hat.

13. Ist der Bundesregierung bekannt, ob bereits komplette LKW-Flotten vollständig an ausländischen Tanksäulen ausflaggen?

Siehe Antwort zu Frage 12.

14. Trifft es zu, dass die seit dem 1. Januar 2007 durch das Biokraftstoffquotengesetz festgelegte Beimischungspflicht von Biodiesel zu Diesel von ca. 5 Prozent die aufgestaute und nicht abgenommene Produktionsmenge der deutschen Biodieselproduktionsanlagen mit einer Kapazität von 3,8 Mio. Tonnen im Jahr nicht einmal zur Hälfte auslastet?

Zur Quotenerfüllung werden im Jahr 2007 etwa 1,5 Mio. t Biodiesel in Deutschland benötigt. Durch die ab 2009 wirksame und bis 2015 auf 8 Prozent ansteigende Gesamtquote ergibt sich ein zusätzliches Potenzial. Sofern diese Gesamtquote mit Biodiesel erfüllt wird, ergibt sich dadurch rechnerisch ein möglicher Gesamtabsatz von ca. 3 Mio. t Biodiesel in 2009, ansteigend auf ca. 3,7 Mio. t Biodiesel in 2015.

15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung für ihre Klimaschutzpolitik aus dem Umstand, dass die CO₂-neutrale Biodiesel- und Pflanzenölverwendung, die bis heute bereits mit 3,8 Mio. Tonnen Jahreskapazität 13 Prozent des gesamten Diesels ersetzt hat, zunehmend vom Markt verdrängt wird?

Die bislang vorliegenden Zahlen zur Biokraftstoffverwendung im Jahr 2006 (bis einschließlich November, Quelle: Statistisches Bundesamt) deuten nicht auf einen Einbruch der Verwendung nach Einführung der Steuer auf Biodiesel in Höhe von 9 Cent pro Liter ab 1. August 2006 hin. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass bereits in der Vergangenheit Teile der deutschen Produktionsmengen exportiert wurden und somit nicht für den heimischen Markt vorgesehen waren. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass Biokraftstoffe zwar zur CO₂-Minderung beitragen (siehe Antwort zu Frage 2), die Nutzung von Biokraftstoffen bei Einbeziehung der Vorketten aber nicht CO₂-neutral ist.

16. Wann wird die Bundesregierung den Biokraftstoffbericht im Deutschen Bundestag vorlegen?

Nach dem Bericht des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksache 16/3178, S. 5) wird der Biokraftstoffbericht für den Herbst 2007 erwartet.

17. Wird die Bundesregierung Forderungen nach einer proportionalen Besteuerung aufgreifen, um eine Über- bzw. Unterförderung bei schwankenden Marktpreisen zu verhindern und so die negativen Auswirkungen der bestehenden gesetzlichen Regelungen zu korrigieren?

Falls nein, warum nicht?

Die Bundesregierung lehnt die Forderung nach einer proportionalen Besteuerung, die eine fortlaufende tägliche Anpassung der Höhe der steuerlichen Belastung an die Entwicklung der Marktpreise voraussetzen würde, ab. Eine solche Regelung, die eine hohe Frequenz der Überprüfung und Anpassung erfordert, ist aus Gründen der Volatilität der Märkte unter vertretbarem Aufwand für Wirtschaft und Verwaltung nicht durchführbar und widerspräche dem Ziel der Entbürokratisierung, das die Bundesregierung verfolgt. Darüber hinaus besteht bei einer proportionalen Besteuerung die Gefahr, dass durch Manipulation eines Kostenfaktors durch potente Marktteilnehmer die künftige Steuerbelastung gezielt beeinflusst werden könnte.

18. Wann wird die Bundesregierung ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Förderung von Biokraftstoffen in Deutschland vorlegen, um die offensichtlich bestehenden Fehllenkungen des Energiesteuer- und des Biokraftstoffquotengesetzes zu korrigieren?

Die EU hat sich das Ziel gesetzt, bis 2020 einen Anteil der Biokraftstoffe von mindestens 10 Prozent am gesamten Kraftstoffverbrauch im Verkehrsbereich zu erreichen. Mit den Regelungen des Biokraftstoffquotengesetzes stellt die Bundesregierung sicher, dass in Deutschland 2015 bereits ein energetischer Anteil von 8 Prozent über den Beimischungsmarkt erreicht wird. Damit ist Deutschland gut aufgestellt, um das Ziel 2020 zu erreichen. Die Bundesregierung sieht vor diesem Hintergrund keinen Anlass, von der Ausrichtung ihrer Förderstrategie, der – anders als die Frage unterstellt – ein schlüssiges Gesamtkonzept zu Grunde liegt, abzuweichen.

Mit der wachsenden Biokraftstoffquote und der weiterhin bestehenden Steuerfreiheit für in der Landwirtschaft eingesetzte reine Biokraftstoffe werden den Biokraftstoffanbietern gesicherte Absatzmärkte und damit mittel- und langfristige tragfähige Perspektiven eröffnet. Alle Marktteilnehmer sind aufgefordert, ihre Unternehmens- und Marktstrategien hierauf auszurichten.

19. Mit welchen gesamtwirtschaftlichen Schäden rechnet die Bundesregierung wegen der Auswirkungen des Energiesteuer- und des Biokraftstoffquotengesetzes?

Die Bundesregierung erwartet gesamtwirtschaftlich – insbesondere wenn die entlastende Wirkung des Subventionsabbaus berücksichtigt wird – positive Effekte.

