



## Josef Göppel MdB

Diplomforstingenieur (FH)

Obmann der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Umweltausschuß  
[www.goepfel.de](http://www.goepfel.de)

Deutscher Bundestag

Platz der Republik 1  
11011 Berlin

 (030) 227 – 77 374

 (030) 227 – 76 373

 josef.goepfel@bundestag.de

3. Februar 2010

### Biokraftstoffbesteuerung – Vorschlag von MdB Josef Göppel

Dieser Vorschlag setzt die im Koalitionsvertrag beschlossene **Wiederbelebung** des Reinkraftstoffmarkts um. Damit würde auch das auf europäischer Ebene beschlossene Ziel eines **10%igen Anteils von Biokraftstoffen** am Kraftstoffmarkt erreicht. Die **flexible Strategie** gründet auf vier Elemente und zielt darauf ab, langfristig **stabile Rahmenbedingungen** zur Erschließung des Biokraftstoffpotenzials zu setzen:

1. Wiederbelebung des Reinkraftstoffmarkts durch **Absenkung der Steuer** auf reinen Biodiesel und Pflanzenöl auf **10 Cent/Liter** bis 31.12.2012
2. Einführung einer **CO<sub>2</sub>-abhängigen Besteuerung** zur Förderung besonders klimafreundlicher Kraftstoffe. Die Förderung richtet sich ab 2013 an der Mindestvorgabe der Biokraftstoffnachhaltigkeitsrichtlinie von 35% CO<sub>2</sub>-Absenkung aus. Biokraftstoffe, die diese **Mindestvorgabe erfüllen**, erhalten weiterhin die **2012 geltende Steuerbegünstigung**. Ab 2017 erhöht sich entsprechend der Nachhaltigkeitsverordnung die Mindestanforderung auf 50% Minderungsleistung und 2018 auf 60% Minderungsleistung. Kraftstoffe, die die Mindestvorgabe übererfüllen, erhalten **je 5% zusätzlicher Minderungsleistung 1 Cent/Liter zusätzliche Steuerbegünstigung**.

CO <sub>2</sub> -Minderung	Besteuerung 2013-2016
35%	Steuersatz 2012
40 bis 44%	Steuersatz 2012 - 1 Cent/Liter
45 bis 49%	Steuersatz 2012 – 2 Cent/Liter
Über 50%	Steuersatz 2012 – 1 Cent je Liter und 5% Minderungsleistung

3. Zulassung des Verkaufs von Biotreibstoff **E 10** an öffentlichen Tankstellen
4. **Steuerbefreiung** für Biodiesel und kalt gepresstes Pflanzenöl in der **Landwirtschaft und im öffentlichen Personennahverkehr** einschließlich des Schienennahverkehrs

### Begründung

#### **Ausgangslage**

Die kritische Debatte um Biokraftstoffe hat Früchte getragen. Mit der Ende 2009 in Kraft getretenen **Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung** ist nun sichergestellt, dass Biodiesel und Pflanzenöl einen **echten Beitrag zum Klimaschutz** leisten. Um in Deutschland zukünftig über die Quotenregelung oder die Steuerbegünstigung gefördert werden zu können, müssen Biokraftstoffe zunächst mindestens eine Treibhausgasminderung von **35 %** im Vergleich zu fossilem Kraftstoff aufweisen. Ab 2017 erhöht sich die Anforderung

derung an die Treibhausgasminde- rung auf **50 %**, ab 2018 auf **60%**. Die konservativ gerechneten Standardwerte geben für Biodiesel aus Raps eine Treibhausgasminde- rung über den gesamten Herstellungsweg von **38 %** vor. Reines Pflanzenöl hat einen Standardwert von **57 %**. Es ist absehbar, dass gerade Hersteller von Rapsbiodiesel zukünftig einen eigenen Wert für ihr Produkt werden errechnen müssen, der mindes- tens die genannten Anforderungen erfüllt. Dazu muss die gesamte Herstellungskette hinsichtlich der Treibhausgasemissionen optimiert werden. Voraussichtlich sind für die Optimierung der Konversionskette zusätzliche Investitionen notwendig. Deshalb ist eine Übergangsfrist für die CO<sub>2</sub>-abhängige Besteuerung ab 2013 notwendig.

Der **dramatische Einbruch im Jahr 2009** bei reinem Biodiesel und Pflanzenöl um nochmals **70% auf nur noch 350 000 Tonnen** lässt keinen Zweifel, wo die Schmerz- grenze bei den Produktionskosten für heimische Biokraftstoffe liegt. Die jährliche Un- terkompensationsrechnung des Bundesfinanzministeriums belegt, dass die letzten Steuererhöhungen die wirtschaftliche Grundlage für heimische Hersteller von Biodiesel und Pflanzenöl zerstört haben.

Über/Unterkompensation in Cent/Liter					
Jahr	Pflanzenöl		Biodiesel		
	große Anlagen	kleine Anlagen	große integrierte	kleine nicht integrier- te	kleine
2009 (Jan-Juni)	-0,18	- 24,09	- 10,43	- 8,11	- 27,49
<b>2009 gesamt</b>	<b>+0,13</b>	<b>&gt; - 20</b>	<b>- 8,22</b>	<b>- 6,8</b>	<b>&gt; - 20</b>

### ***Biokraftstoffe bieten Versorgungssicherheit und dämpfen Mineralölpreise***

Biokraftstoffe sind aber aus Gründen der Versorgungssicherheit eine unverzichtbare Ergänzung zur Diversifizierung durch Erdgas und Flüssiggas als Treibstoff. Das **mit Importrisiken behaftete Gas profitiert derzeit von einer höheren Steuerbegünstigung als Biokraftstoffe**. Biodiesel, Pflanzenöl und Biogas aus europäischen Quellen sind neben strombetriebenem Schienenverkehr die einzige heute verfügbare Versiche- rung gegen Lieferunterbrechungen bei fossilen Kraftstoffen. Fossile Kraftstoffe werden knapper und die Quellen konzentrieren sich auf instabile Staaten. Wir brauchen des- halb einen regen heimischen Biokraftstoffsektor zur Verringerung der Importabhängig- keit und als Wettbewerbsregulativ auf dem Kraftstoffmarkt.

### ***Rapspresskuchen ersetzt als Eiweißfuttermittel Sojaimporte***

Bei der Biokraftstoffdiskussion wird außerdem oft vergessen, dass Pflanzenöl primär ein Koppelprodukt der Eiweißerzeugung ist. Gerade um die Zerstörung wertvoller Flä- chen und Schmälerung der Ernährungsbasis in Entwicklungsländern zu vermeiden, brauchen wir mehr Eiweißproduktion innerhalb der EU. Damit fällt kontinuierlich eine tendenziell steigende Menge an Pflanzenöl an. **In Deutschland ist die wichtigste Frucht für die Eiweißproduktion der Raps**. Raps ist ein wichtiges Fruchtfolgeglied im Wechsel mit Getreide und Mais. Er hilft, ganzjährig die Ackerkrume zu bedecken und vermindert damit den CO<sub>2</sub>-Austrag aus dem Boden.

### ***Flächenpotenzial***

Das Flächenpotenzial in Deutschland bemisst sich nach der Fruchtfolge. Bei 12 Millio- nen Hektar Ackerland und einer durchschnittlich dreigliedrigen Fruchtfolge ergibt sich für Hackfrüchte eine jährliche Anbauobergrenze von 4 Millionen Hektar. Etwa 2 Millio- nen Hektar davon können nach guter landwirtschaftlicher Praxis auf Raps entfallen. Bei einem Durchschnittsertrag von 4 Tonnen/Hektar/Jahr besteht somit ein Potenzial von 8 Millionen Tonnen Raps/Jahr. Daraus lassen sich knapp 3 Millionen Tonnen Rapsöl ge-

winnen. Selbst 2006, im Jahr des höchsten Reinkraftstoffabsatzes, wurden nur 2,5 Millionen Tonnen Rapsöl erzeugt.

### ***Kosten der Biokraftstoffförderung***

Grundlage für die Schätzung des zu erwartenden Steuerausfalls bei der allgemeinen Steuersenkung für Biokraftstoffe bilden die Absatzdaten der vergangenen Jahren unter Berücksichtigung der seitdem geänderten Rahmenbedingungen. Bei einem Biodiesel-Steuersatz von rund 9 Cent/Liter konnten im Jahr 2007 1,8 Millionen Tonnen (~ 2 Mrd. Liter) reiner Biodiesel in Verkehr gebracht werden. Im Jahr 2008 konnten bei einem Steuersatz von rund 15 Cent/Liter im Jahr 2008 rund 1,2 Millionen Tonnen (~ 1,3 Mrd. Liter) reiner Biodiesel abgesetzt werden. 2009 brach der Absatz auf 0,35 Millionen Tonnen ein.

Diese Absatzzahlen würden jedoch bei einer Senkung der aktuellen Biokraftstoffbesteuerung nur mit Verzögerung wieder erreicht. Von der Automobilindustrie werden seit 2007 kaum PKW für die Nutzung von reinen Biokraftstoffen zugelassen, so dass auch hier kein Absatzpotenzial mehr besteht. Unter Berücksichtigung der mangelnden Umrüstung der aktuellen LKW-Flotte und der Umstellung der mittelständischen Vertriebswege auf fossilen Kraftstoff, kann auch bei einer stärkeren Steuerentlastung nur von einer allmählich steigenden Absatzmenge ausgegangen werden.

### ***Steuerausfälle für reinen Biodiesel und Pflanzenöl (im Vergleich zu 18 Cent/Liter heute)***

Basis: 370 Millionen Liter Reinkraftstoff, was dem Absatz von 2009 entspricht

- Ausgangssituation: bei 18 ct/l: **107,3 Mio. €** Steuerausfall (370 Mio. Liter x 29 ct/l)
- bei 14 ct/l **15 Mio. €** zusätzlich (370 Mio. Liter x 0,04 ct/l)
- bei 10 ct/l **30 Mio. €** zusätzlich (370 Mio. Liter x 0,08 ct/l)

### ***Wertschöpfung im Inland***

Anders als bei importiertem Rohöl findet bei einheimischen Biokraftstoffen die vollständige Wertschöpfung im Inland statt. Damit stehen Energiesteuerausfällen Mehreinnahmen durch die inländische Wertschöpfung aus Umsatzsteuer, Einkommenssteuer und Sozialabgaben in gleicher Höhe gegenüber. Eine Studie des ifo-Instituts kommt bei einer volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung auf zusätzliche Einnahmen des Staates von **580 Mio. Euro je 1 Million Tonnen einheimischer Biokraftstoffproduktion**. Darin sind z.B. Unternehmenssteuern, Einkommenssteuern, Sozialversicherungsbeiträge und Einsparungen bei der Arbeitslosenunterstützung enthalten.

### ***Rückgang des Tanktourismus***

Die Steuerbegünstigung erschließt vor allem im Transportgewerbe ein größeres Marktpotenzial. 2008 verbrauchten die Güterkraftfahrzeuge 18 Millionen Tonnen Diesel. Das entspricht zwei Drittel des Gesamtabsatzes von 27 Millionen Tonnen (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr). Durch den Wegfall der Steuerbefreiung ist Biodiesel für das deutsche Speditionsgewerbe unwirtschaftlich geworden. Infolge der Zunahme des Tanktourismus blieben die Mehreinnahmen aus der Energiesteuer weit hinter den Erwartungen zurück. Wertschöpfung in Deutschland ging verloren. Die Steuerbegünstigung sichert die Wettbewerbsposition des deutschen Speditionsgewerbes. Ein Rückgang des Tanktourismus würde zu zusätzlichen Steuereinnahmen führen, und zwar sowohl bei der Mineralölsteuer wie bei der Umsatzsteuer. Nimmt man als vorsichtigen

Wert **600 000 Tonnen** an, so bedeutet dies zusätzliche Steuereinnahmen von **250 Millionen Euro**.

### **Ethanol**

Ein freiwilliges Angebot von E 10 bietet die Möglichkeit, den Wettbewerb auf dem Mineralölmarkt zugunsten von Millionen Autofahrern zu verbessern. E 10 ist ein qualitativ hochwertiges Produkt, das im Vergleich zu den Premiumsorten der großen Mineralölkonzerne ein preisgünstigeres Angebot an die Verbraucher darstellt. Zudem kann jeder Fahrzeughalter auf Grundlage der Angaben des Fahrzeugherstellers selbst entscheiden, ob er dieses Angebot annimmt.

Ethanol aus Zuckerrüben und Weizen mindert die Treibhausgasemissionen um bis zu 69% (vgl. EE-Richtlinie, Anhang V). Darüber hinaus spricht für die Zulassung von E 10 neben positiven Wirkungen auf Klimaschutz, Verringerung der Erdölimporte und Stärkung der Konsumentensouveränität ein weiteres wichtiges Argument: Die Möglichkeit einer Beimischung von Ethanol über 5% hinaus würde die Hersteller von Ethanol, Landwirtschaft und regionale Wirtschaftskreisläufe stärken und Arbeitsplätze sichern.

### **Steuerbefreiung in Landwirtschaft und öffentlichem Personennahverkehr**

Der öffentliche Personennahverkehr benötigt 1 Million Tonnen fossilen Kraftstoff, der aktuell mit einem (um 5,4 % gegenüber dem Normalsteuersatz reduzierten) Steuersatz von 42 Cent/Liter beim fossilen Diesel belastet wird. Die Umrüstung auf den Betrieb mit reinen Biokraftstoffen verursacht zusätzliche Kosten. Bei einer optimistischen Betrachtung könnten mittelfristig bis zu **500 Millionen Liter durch reinen Biodiesel ersetzt** werden. Die Abgrenzung zu anderem öffentlichen und privaten Verkehr erfolgt entsprechend § 56 Energiesteuergesetz.

Zusammen mit der existierenden Steuerbefreiung für landwirtschaftlich genutzte Biokraftstoffe werden so gezielt zwei **für eine moderne Gesellschaft überlebenswichtige Sektoren von unsicheren fossilen Importen unabhängig**. Außerdem würden die Kommunen durch diesen Schritt beim Klimaschutz unterstützt und regionale Wirtschaftskreisläufe gestärkt. Die Steuerbefreiung stabilisiert die Fahrpreise bei Bussen und Bahnen. Die Mobilitätskosten bleiben damit vor allem für Personenkreise, die auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind, kalkulierbar. Ausgehend von einer Begünstigungsmenge von 500 Millionen Litern und einem Steuersatz von 10 Cent/Liter ergäbe dies - gegenüber dem ÖPNV-Steuersatz auf fossilen Kraftstoff von 42 Cent/Liter bei Biokraftstoff eine **Steuermindereinnahme von 160 Millionen Euro**. Dem stehen Mehreinnahmen durch die inländische Wertschöpfung aus Umsatzsteuer, Einkommenssteuer und Sozialabgaben in gleicher Höhe gegenüber. Gleichzeitig würde die staatliche Förderung des öffentlichen Nahverkehrs an anderer Stelle entlastet.