

Stellungnahme zur Anhörung Biokraftstoffquotengesetz am 18.10.06

Dr.-Ing. Bodo Wolf, CHOREN Industries GmbH

Synthetische Biokraftstoffe, so genannte BTL-Kraftstoffe, die auch SunDiesel oder SunFuel genannt werden, weisen eine Reihe von Vorteilen auf:

- hohes CO₂-Minderungspotential,
- aufgrund der breiten Rohstoffbasis langfristig hohes Mengenpotential und damit
- ein potenziell hoher Beitrag zur Verbesserung der Versorgungssicherheit, zur wirtschaftlich vorteilhaften Entwicklung und zum Subventionsabbau in der Landwirtschaft, zur regionalen Wertschöpfung und zur Erhöhung des Steueraufkommens durch Schaffung von Arbeitsplätzen, vor allem im Anlagenbau und in der Forst- und Landwirtschaft.

Wegen

- der höheren Forschungs- und Entwicklungskosten für BTL,
- der dem Entwicklungsstand entsprechenden derzeit noch höheren kraftstoffspezifischen Produktionskosten,
- dem noch geringen Marktanteil

wurde im Koalitionsvertrag die besondere Förderung von BTL vereinbart. Diese Vereinbarung wurde in der jetzt vorliegenden Fassung des Biokraftstoffquotengesetzes (BioKraftQuG) im Grundsatz durch die Definition „besonders förderungswürdige Biokraftstoffe“ umgesetzt. So ist bspw. eine Steuerbegünstigung von BTL bis 2015 vorgesehen.

Allerdings

- gilt dies nur dann auch für die BTL-Beimischung, dem volkswirtschaftlich günstigsten und deshalb auch bevorzugten Absatzweg, wenn BTL nicht zur Erfüllung der Biokraftstoffquoten verwendet wird (es sei denn, die EU stimmt der vorgesehenen Aufhebung dieser Einschränkung zu),
- ist das Jahr 2015 kaum ausreichend zur Sicherung der Finanzierung von Produktionsanlagen, insbesondere einer ersten großindustriellen BTL-Anlage, die kaum vor 2010/11 produziert wird und sich in der verbleibenden Zeit nicht ausreichend refinanzieren kann. Für Folgeprojekte verschärft sich die Situation weiter.

Um einen Produktionsbeginn im Jahr 2010 zu realisieren, muss unter Berücksichtigung von Planung, Bau und Inbetriebnahmen bereits 2007 die Investitionsentscheidung getroffen werden. Vorarbeiten mit nennenswertem finanziellen Aufwand (10 bis 20 Mio. €) müssen bereits im Jahr 2007 getätigt werden. Voraussetzung für eine Investitionsentscheidung und die Fortsetzung der bspw. bei CHOREN begonnenen Vorarbeiten ist die Sicherung der Finanzierung. Die Finanzierbarkeit kann nur bei verlässlichen Rahmenbedingungen, u. a. auf der Rohstoff- und auf der Absatzseite, dargestellt werden. Für die ersten Betriebsjahre ist die vorgeschlagene bestehende Struktur der Steuerbegünstigung hilfreich, aber nicht hinreichend. Um den Verkauf von BTL nach 2015 sicherstellen zu können, sind schon heute ergänzende Regelungen erforderlich. Dazu sind prinzipiell folgende Ansätze denkbar:

1. Beibehaltung der Steuerbegünstigung für besonders förderungswürdige Biokraftstoffe, insbesondere BTL entsprechend der Überkompensationsregelung über das Jahr 2015 hinaus, bspw. entsprechend den Regelungen bei Erdgas zumindest bis zum Jahr 2018.
2. Orientierung der Förderung von Biokraftstoffen an ihrem jeweiligen Beitrag in den Wirkungsfeldern
 - CO₂-Minderung,
 - Verminderung der Importabhängigkeit von Rohöl,
 - regionale Wertschöpfung.

Dies erfordert einen völlig neuen Ansatz, der sorgfältig vorbereitet werden muss und dessen Ergebnis für die jetzt erforderlichen Entscheidungsprozesse zu spät kommt. Die zur Ausgestaltung dieses Punktes im Gesetzentwurf vorgesehene Verordnungsermächtigung ist aus unserer Sicht dazu ein adäquates Mittel.

Die Grundsätze der Gesetzesfortschreibung sollten sein:

- Sicherstellung maximaler Entlastung des Staatshaushaltes und steigende Steuereinnahmen in Summe aus allen Wirkungsfeldern durch maximale Motivierung der Entwicklung des BTL-Geschäftsfeldes.
- Steuerliche Belastung von BTL-Kraftstoff und Preiskontrolle, so dass der Einzelverbraucher BTL-Premiumkraftstoff preiswerter kaufen kann als konventionellen Kraftstoff.
- Kraftstoff-BTL-Mix an der Tankstelle nicht teurer als konventioneller Kraftstoff (Vermeidung von Negativ-Image).

3. Als dritter Ansatz ist schließlich die Einführung einer Quote für BTL im Rahmen der Beimischverpflichtung denkbar.

Wir empfehlen, sollte eine Fortsetzung der Steuerbegünstigung gemäß Punkt 1 nicht konsensfähig sein, die Ausweitung des Horizonts des jetzigen Gesetzentwurfs über das Jahr 2011 hinaus und die Ergänzung folgender Punkte:

1. Erhöhung des Mindestbiokraftstoffanteils im Diesel von 4,4 % im Jahr 2010 um einen BTL-Anteil von 0,5 % im Jahr 2011 bis 3,5 % ab dem Jahr 2015 bis mindestens 2020.
2. Erhöhung des Biokraftstoffanteils an der Gesamtkraftstoffmenge von 5,7 % im Jahr 2010 auf 8,5 % im Jahr 2015.

Mit einer solchen Regelung wird eine Markteinführung von BTL in einer Menge von 0,16 Mio. t in 2011 und ca. 1 Mio. t in 2015 möglich (s. Anlage 1). 1 Mio. t BTL/a entspricht einem Anteil von 10 % bei PKW-Diesel und damit etwa dem heutigen Anteil von Premium-Diesel am PKW-Dieselabsatz. Der Absatz von Biodiesel wird durch diese Regelung nicht gefährdet. Weiterhin unterstreicht Deutschland seine Vorreiterrolle im Biokraftstoffsektor in Europa, indem die schon lange im Raum stehende Vorgabe der EU eines Biokraftstoffanteils von 8 % in 2015, die vermutlich in der nächsten Zeit nach oben angepasst werden wird, leicht übertroffen wird.

Um das Thema BTL in Deutschland weiter voranzubringen und die weltweite deutsche Führungsposition in diesem Segment zu halten und auszubauen, ist kurzfristig und damit im Rahmen des laufenden Gesetzgebungsverfahrens eine belastbare Perspektive über das Jahr 2015 hinaus erforderlich.

Der Standort Deutschland erweist sich im internationalen Vergleich noch in einem anderen Bereich als nachteilig, und zwar in der Definition von Biokraftstoffen. Während in Deutschland dazu auf die ursprünglich für die Stromerzeugung in dezentralen Anlagen entwickelte Biomasseverordnung zurückgegriffen wird, wird EU-weit dazu eine deutlich praktikablere Regelung herangezogen (s. Anlage 2). Um den Standort Deutschland hier nicht weiter zu benachteiligen, empfehlen wir die Übernahme der EU-Definition anstelle des Rückgriffs auf die Biomasseverordnung.

Anlage 1

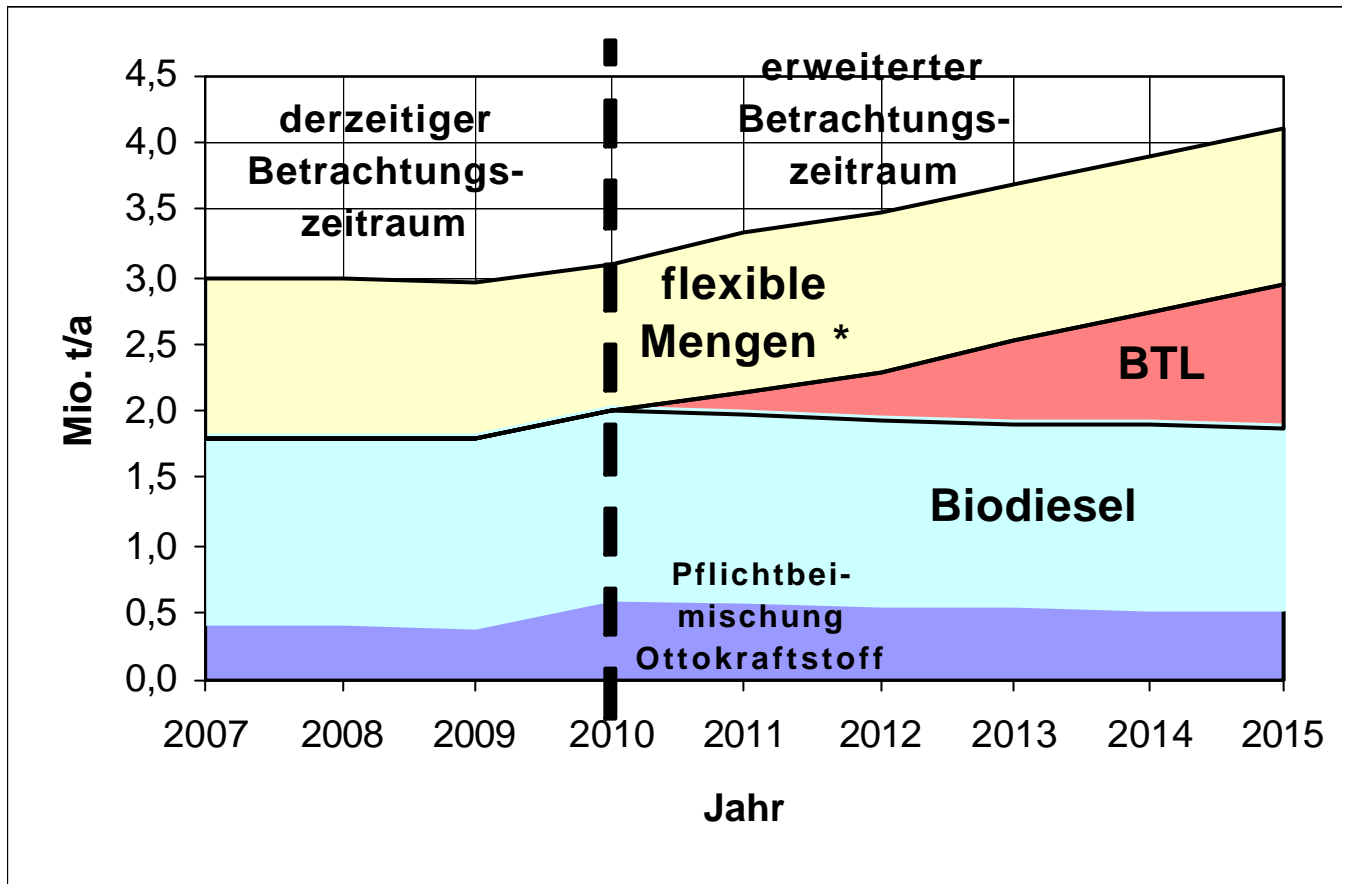


Bild 1: Entwicklung der Pflichtmengen für Biokraftstoffnutzung gemäß Biokraftstoffquotengesetz (Vorschlag)

Anlage 2: Biomassedefinition gemäß EU

„Unter ‚Biomasse‘ ist der biologisch abbaubare Anteil von Erzeugnissen, Abfällen und Rückständen der Landwirtschaft (einschließlich pflanzlicher und tierischer Stoffe), der Forstwirtschaft und damit verbundener Industriezweige sowie der biologisch abbaubare Anteil von Abfällen aus Industrie und Haushalten zu verstehen.“

(Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom)