



Öffentliche Anhörung  
zum Gesetzentwurf der Bundesregierung  
8. Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetz  
(Bundestagsdrucksache 16/8150)  
am 9. April 2008

## Stellungnahme

### Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.

- ! Die ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung können durch die bereits existierenden deutschen Produktionskapazitäten für Biokraftstoffe mit europäischen Rohstoffen erreicht werden!
- ! Der Markt für Biokraftstoffe in Reinform (insbes. B100) stellt eine tragende Säule hierfür dar und muss erhalten bleiben!
- ! Der Import außereuropäischer, nachweislich nicht nachhaltig produzierter Rohstoffe muss restriktiv gehandhabt werden!

Der Verband der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V. begrüßt grundsätzlich den Entwurf eines 8. Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und die damit verbundenen ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung im Verkehrsbereich. Mit einem Anteil von über 30 % des Endenergieverbrauches in der EU und über 84 % der verkehrsbedingten Emissionen im Straßengüterverkehr ist es unumgänglich, gerade in diesem Bereich Maßnahmen zum Klimaschutz zu ergreifen. Biokraftstoffe sind dabei bis auf weiteres die einzig verfügbare Möglichkeit, Erneuerbare Energien im mobilen Sektor einzusetzen.

Mit einer Produktionskapazität von 5 Mio. t (Ende 2007) können die deutschen Biodieselanlagen 12 Mio. t CO<sub>2</sub> einsparen und damit einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Zum Erreichen des im 8. Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorgesehenen ehrgeizigen deutschen Klimaschutzziels im Verkehr von 17 % energ. in 2020 gibt es mittelfristig **keine Alternative zu den heute verfügbaren Biokraftstoffen. Dieser Markt ist jedoch akut gefährdet und es besteht dringender Handlungsbedarf!**

Das Biokraftstoffquotengesetz sieht bislang eine Verwendungsquote für Biodiesel [Unterquote 4,4 % (energetisch)] vor, die ca. 5 % Vol. gleichkommt; dies entspricht einer Produktionsmenge von 1,5 Mio. t, die zurzeit dem Dieselkraftstoff beigemischt werden. Durch die geplante Novellierung der 10. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Kraftstoffqualitätsverordnung) soll die Zumischung künftig auf max. 7 % (vol.) Biodiesel im

fossilen Diesel (B7) begrenzt werden. Der damit verbundene Biodieselabsatz würde ca. 2 Mio. t betragen.

Der so genannte „B100-Markt“ (Reinform) mit einem Marktanteil von 60 %, der von Speditionen und Fuhrparkbetreibern nachgefragt wird, ist insbesondere infolge der aktuellen Steuerpolitik (seit 01.01.2008 15 Cent/l Mineralölsteuer) nicht mehr wettbewerbsfähig und eingebrochen: Selbst auf Basis des BMF-Berichtes ergibt sich eine Unterkompensation für nicht integrierte Anlagen von 12 Cent/l, nach Eigenberechnungen sind es sogar 29 Cent/l! Folge: vermehrter Tanktourismus der Speditionen mit erheblichen Steuereinnahmeausfällen.

Dies bedeutet, dass zurzeit ca. 3 Mio. t Biodieselpkapazitäten brachliegen und eine Reihe von Unternehmen vor der Insolvenz stehen. Damit besteht die Gefahr, dass die künftigen ehrgeizigen Quoten nicht mehr durch in Deutschland nachhaltig produzierte Biokraftstoffe erfüllt werden können.

### **Lösungsvorschlag:**

Sofern eine steuerpolitische Anpassung (Unterkompensationsausgleich) nicht gewollt ist, ist auch ein rein ordnungsrechtlicher Weg bei voller Versteuerung der gesamten Produktionsmenge machbar, der wie folgt aussieht:

- Vorziehen der lt. Biokraftstoffquotengesetz vorgesehenen Gesamtquote in Höhe von 7 % (energetisch) von 2011 auf 2008.
- Erhöhung der Unterquote für Biodiesel von 4,4 auf 6,4 % (energetisch). Dies entspricht einem Anstieg der Volumen-Quote von 5 auf 7 %.
- Beibehaltung der vorgesehenen Unterquote für Ethanol von 2 % (energetisch) in 2008
- Erfüllung des entstehenden Delta zur Gesamtquote mit Biodiesel aus der verfügbaren Produktionskapazität über den B100-Markt bei voller Besteuerung (praktische Umsetzung durch Quotenhandel über privatwirtschaftliche Verträge zwischen Mineralölindustrie und Biodieselherstellern ist bereits im BioKraftQuG geregelt). Volkswirtschaftlicher Effekt: volles Mineralölsteueraufkommen bei leichter Erhöhung der Dieselpreise von ca. 2 Cent/l.

### **Importproblematik - Ethanol- und Biodieselimporte verdrängen heimische Produktion!**

In den letzten Wochen hat sich gezeigt, dass die Mineralölwirtschaft trotz Benzinüberangebotes in der EU und trotz nur geringer heimischer Ethanolkapazitäten (ca. 500.000 t, die z. Zt. weitgehend stillliegen) beabsichtigt, E10 flächendeckend für Ottokraftstoff einzuführen (entspricht ca. 2 Mio. t Ethanolanteil). Damit würde die Ethanol-Unterquote lt. Biokraftstoffquotengesetz von 2 % (energetisch = 0,7 Mio. t) in 2008 weit übererfüllt. Es ist davon auszugehen, dass die Mineralölindustrie sich die betreffende Menge auf die Gesamtquote (6,25 % in 2009) anrechnen lässt. Konsequenz: kein Spielraum mehr für ca. 3 Mio. t Biodiesel (zurzeit nicht genutzte Produktionskapazität), die nur über B100-Markt abgesetzt werden könnten. Mit anderen Worten: E10 verdrängt Biodiesel vom Markt!

Dies wiegt umso schwerer als die benötigten Ethanol-Mengen schon heute zunehmend aus Brasilien importiert werden. Die heimischen Biokraftstoffkapazitäten, sowohl für Ethanol als auch für Biodiesel, liegen dagegen weitgehend brach. Es ist volkswirtschaftlich widersinnig, für E10 nur auf Importe zu setzen, während die heimischen B100 Kapazitäten brach liegen!

Auch bei Biodiesel hat die Mineralölindustrie ihr Einkaufsverhalten aus Kostengründen in den letzten Wochen geändert. Während sie in der Vergangenheit noch überwiegend Biodiesel aus heimischen Rohstoffen kaufte, ist dies aktuell nicht mehr der Fall: Ihre neuen Einkaufsspezifikationen erlauben verstärkte Importe, z. B. von doppelt subventioniertem US-amerikanischen Sojamethylester (B99), der (als Fertigprodukt) zurzeit günstiger in die EU kommt als der Rohstoff kostet oder von argentinischem Sojamethylester, dessen Export durch Einsparung von 28 % Steuern subventioniert wird. Auch verstärkte Palmölmethylester-Importe aus Asien sind mit der neuen Spezifikation möglich. Konsequenz: Nicht einmal die heimische Produktion für die Beimischung von Biodiesel (B5, B7, d. h. 1,5 bzw. 2 Mio. t) ist damit gesichert!

Sie könnte zugunsten von Importen völlig verdrängt werden – dies obwohl die Nachhaltigkeit solcher Importe fragwürdig ist und bisher auch solange nicht nachgewiesen werden kann, bis eine deutsche und / oder europäische Biomassenachhaltigkeits-Verordnung in Kraft tritt.

#### **Lösungsvorschlag:**

- Die deutsche und / oder europäische Nachhaltigkeitsverordnung (BioNachV, Renewable Energy Directive [RED]) muss schnellstmöglich umgesetzt werden!
- Bis zum Inkrafttreten der BioNachV / RED sollten Importe sofern sie nicht nachweisen können, dass bei der Produktion der Biomasse keine Landnutzungsänderung stattgefunden hat, **NICHT** auf die Quotenerfüllung angerechnet werden!
- Festlegung einer Quote für Biokraftstoffe aus heimischer Produktion von 70 bis 80 %!  
Dies wäre ganz im Sinne der EU-Kommission, die stets fordert, dass sie eine Verhältnismäßigkeit von heimischer Produktion zu Importen gewahrt sehen möchte. des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie e. V.

Begründung der EU-Kommission: Europäische Biokraftstoffförderung soll den Anbau heimischer Rohstoffe im Sinne einer alternativen Beschäftigung der Landwirte sichern sowie die Wertschöpfung für den Mittelstand in strukturschwachen Regionen halten; die Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen bzw. der Mineralölwirtschaft soll gemindert werden (was durch die Umgehung der heimischen Produzenten bei Verzicht auf den B100-Markt nicht gegeben ist) und ein Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung geleistet werden (durch nicht nachweisbar nachhaltige Importe nicht gewährleistet).

Berlin, den 09. April 2008