

08. März 2006

dena – Positionspapier

zum Gesetz zur Ersetzung der Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe durch eine Beimischungsquote

Die Bundesregierung diskutiert die Umsetzung der Koalitionsvereinbarung sowie der ergänzenden Präzisierung von Genshagen zur Ersetzung der Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe durch eine Beimischungsquote, die zum 1. Januar 2007 in Kraft treten soll. Derzeit wird ein **Eckpunktepapier** zwischen den beteiligten Bundesressorts abgestimmt.

In ihrer **Kraftstoffstrategie** hat die Bundesregierung 2004 festgestellt, dass Biokraftstoffe „durch ihre geringe Wasser- und Bodengefährdung und geringe Toxizität Vorteile gegenüber fossilen Kraftstoffen“ aufweisen würden. Biokraftstoffe können einen wichtigen Beitrag zu den mit der Kraftstoffstrategie verfolgten Zielen leisten. Zu diesen Zielen zählen u.a. die Verringerung der Abhängigkeit vom Öl sowie die Verminderung des Ausstoßes von Treibhausgasen. Die Bundesregierung hält außerdem fest, dass die steuerlichen Rahmenbedingungen „entscheidend dazu beigetragen“ hätten, dass „sich alternative Kraftstoffe in Deutschland dynamisch entwickeln und Deutschland damit eine Führungsposition in Europa einnimmt“.

Für eine Neuregelung der **Biokraftstoffbesteuerung** dürfen nicht allein haushaltsrechtliche Erwägungen ausschlaggebend sein. Vielmehr gilt es die Ziele Versorgungssicherheit, Klimaschutz und Unterstützung der ländlichen Räume gleichermaßen zu berücksichtigen. Auch der Verkehr hat einen Beitrag zur CO₂-Reduzierung zu erbringen.

Eine unbegrenzte Steuerbefreiung bzw. -begünstigung von Biokraftstoffen ist bei ansteigendem Marktanteil sicherlich nicht gerechtfertigt. Auch der Abbau der Überkompensation bei der Biokraftstoff-Begünstigung ist gerechtfertigt.

Aufgrund der aktuellen Rahmenbedingungen ist eine weitere Steuerbegünstigung für die Markteinführung von Biokraftstoffen jedoch noch erforderlich, um tatsächliche Marktchancen zu eröffnen. Die sich

bereits heute abzeichnende positive Marktentwicklung rechtfertigt eine allmähliche Verringerung dieser Begünstigung und das Prinzip der degressiven Markteinführungsförderung. Dies würde es allen Beteiligten ermöglichen, sich auf veränderte Marktbedingungen einzustellen. Ein dauerhaft hoher Rohölpreis würde Biokraftstoffe näher an die Wettbewerbsfähigkeit bringen und eine entsprechend stärkere Rückführung der Steuerbegünstigung rechtfertigen und allmählich möglich machen. Die gesetzliche Neuregelung sollte daher auch regelmäßige Überprüfungen der Entwicklung mit der Möglichkeit der Nachsteuerung beinhalten.

Angesichts der noch relativ geringen Produktionsmenge von Biokraftstoffen und der sich erst im Aufbau befindlichen Versorgungsstruktur müssen **Anreize noch so lang erhalten bleiben, bis es stabile Rahmenbedingungen und Marktanteile für Biokraftstoffe gibt.**

Die künftige Förderung könnte sich auch an der CO₂-Bilanz der einzelnen Kraftstoffe orientieren; Biokraftstoffe weisen eine hohe CO₂-Effizienz auf.

In jedem Fall gilt es einen Zusammenbruch des Biokraftstoffmarktes zu verhindern, soll der Weg „weg vom Öl“ erfolgreich beschritten werden.

Bei einer etwaigen Differenzierung zwischen Bioreinkraftstoffen und Beimischungen ist folgendes zu berücksichtigen: Derzeit ist für Bioreinkraftstoffe eine Steuerbegünstigung noch erforderlich, da aufgrund der hohen Herstellungskosten sonst kein Anreiz in deren Entwicklung und Produktion bestehen würde. Dann ist aber auch eine Steuerbegünstigung von Beimischungen erforderlich, da sonst die Biokraftstoffproduktion in Richtung Reinkraftstoffe gehen würde, was aus diversen Gründen nicht erwünscht ist. Auch die Kraftstoffstrategie favorisiert die Beimischung gegenüber den Reinkraftstoffen, weil Kraftstoffe mit Beimischung problemlos von allen Fahrzeugen genutzt werden können. Eine **unterschiedliche steuerliche Behandlung von Bioreinkraftstoffen und Beimischungen ist daher nicht sinnvoll.**

Eine vollständige Streichung der Steuerbegünstigung würde außerdem das Interesse an der **Weiterentwicklung von Biokraftstoffen der zweiten Generation** - sog. synthetische Kraftstoffe - negativ beeinflussen. Für die Entwicklung dieser synthetischen Biokraftstoffe, zu denen auch BTL zählt, sind auch künftig Anreize notwendig. Einmal die Förderung von Demonstrations- und Pilotprojekten sowie die Steuerfreiheit der Kraftstoffe. Zum anderen wird eine Markteinführungsstrategie erforderlich sein, in der bei Bedarf auch eine entsprechende Förderung enthalten sein muss. Die Bundesregierung hat die Förderung der Produktion von BTL im großtechnischen Maßstab im Koalitionsvertrag festgeschrieben. Sie fördert auch die Erstellung einer BTL-Realisierungsstudie durch die dena. Ein Bestandteil dieser Studie ist die Eva-

luierung der Förderbedingungen und des Förderbedarfs. Die Erkenntnisse aus der Studie, die Mitte des Jahres 2006 vorliegen soll, müssen in der praktischen Politik berücksichtigt und umgesetzt werden.

Die deutsche **Automobilindustrie** arbeitet daran, die fahrzeugtechnischen Voraussetzungen für eine Erhöhung der Beimischung von Biodiesel zum herkömmlichen Diesel sowie von Ethanol zu Benzin auf zehn Prozent zu schaffen. Dieser Ansatz sollte positiv begleitet werden. Die Festschreibung einer Quote von 5,75 Prozent bis 2010, wie in der Koalitionsvereinbarung vorgesehen, könnte daher eher kontraproduktiv wirken. Die geltende EU-Kraftstoffnorm lässt derzeit Beimischungen nur bis fünf Prozent zu. Im Rahmen der von der EU-Kommission angekündigten Überprüfung der Kraftstoffnorm sollte daher ein höherer Beimischungsgrad zugelassen werden.

Der Wegfall der steuerlichen Förderung in Verbindung mit einer Beimischungsquote würde zu einem unmittelbaren weiteren **Anstieg der Kraftstoffpreise** führen. Denn die Herstellung von Biokraftstoffen ist derzeit noch etwa doppelt so teuer wie die Herstellung von konventionellen Kraftstoffen. Ein in Kraft treten zum 1. Januar 2007 würde außerdem wegen der zeitgleich erfolgenden Erhöhung der Mehrwertsteuer zu einer zusätzlichen Kostenbelastung führen.

Berücksichtigt werden muss auch, dass die **Mineralölwirtschaft** in Kenntnis der geltenden steuerlichen Regelungen bereits erhebliche Investitionen getätigt hat. Bundesweit gibt es an knapp 2000 Tankstellen Biodiesel-Zapfsäulen. Auch für die Mineralölwirtschaft geht es um Vertrauensschutz und vernünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.