

Der deutschen Biokraftstoffindustrie jetzt eine Perspektive geben!

UFOP formuliert Forderungen an die Politik

Berlin, Mai 2008 – Mit Inkrafttreten des Biokraftstoffquotengesetzes zum 1. Januar 2007 wurde das Ziel verfolgt, die schrittweise Reduzierung der Steuerbegünstigung für Biodiesel und Pflanzenöl als Reinkraftstoff durch eine mengenbezogene Quotenverpflichtung für Biokraftstoffe im Kraftstoffmarkt zu ersetzen. Dahinter stand auch der marktstrategische Ansatz, dass in dem Maße wie die Steuerbegünstigung sinkt, sich analog der Mengenbedarf für den Quotenanteil für Biokraftstoffe erhöht. Dieser gewünschte Kompensationseffekt zur Schaffung eines gesicherten Absatzes stößt jedoch auf folgende Probleme:

1. Der Beimischungsanteil kann sich nur an den Mengen orientieren, die entsprechend der jeweiligen Kraftstoffnorm maximal erzielbar sind und für die die erforderlichen Freigaben von Seiten der Fahrzeughersteller vorliegen;
2. Die durch die frühere Steuerbegünstigung geschaffene Produktionskapazität für Biodiesel ist mit 4,2 Millionen Tonnen größer als das im Wege der Beimischung absetzbare Marktvolumen für Biodiesel im Dieselmotorkraftstoffmarkt (B5 = 1,5 Millionen Tonnen, B7 = 2,1 Millionen Tonnen Biodiesel);
3. Für kleine und mittlere Biodieselanlagen ist der Zumischmarkt auf Grund der von der Mineralölindustrie geforderten Großpartien und Preiszugeständnisse aus Wettbewerbsgründen und für die heute etwa 600 dezentralen Abpressanlagen zur Erzeugung von Rapsölkraftstoff zusätzlich aus Kraftstoffqualitätsgründen versperrt.
4. Fehlende Exportmöglichkeiten in andere EU-Mitgliedstaaten als Ergebnis nationaler Regelungen zur Förderung der jeweiligen heimischen Biokraftstoffwirtschaft führen zu einem erheblich erschwerten Marktzugang für die deutschen Biokraftstoffhersteller. Von einem Binnenmarkt für Biokraftstoffe kann bis heute nicht die Rede sein.
5. Abzuwarten bleibt, ob durch die zusätzliche Gesamtquote ab 2009 eine Steigerung des Biodieselabsatzes über neue kennzeichnungspflichtige Mischungen (B30) oder über die vertragliche Einbeziehung von Reinkraftstoffen in die Quote erzielt werden kann.



Union zur Förderung
von Öl- und Proteinpflanzen e. V.

Herausgeber:

UFOP e. V.
Claire-Waldoff-Straße 7
10117 Berlin
Telefon 030/31 90 4-2 02
Telefax 030/31 90 4-4 85
E-Mail info@ufop.de
www.ufop.de

INFORMATION
Union zur Förderung von Öl- und Proteinpflanzen e. V.

Handlungsbedarf Biokraftstoffquotengesetz

Grundsätzlich ist festzustellen, dass es Ziel sein muss, die deutsche Biokraftstoffindustrie in ihrem Bestand zu sichern. Dazu muss die Biokraftstoffpolitik unter Berücksichtigung der Rohstoffpotenziale und den zurzeit intensiv diskutierten Nutzungskonkurrenzen der Biomasseproduktion und -verwendung ausgewogen weiterentwickelt werden. Keinesfalls sollte eine Änderung der Politik dazu führen, dass hierdurch weitere Investitionsanreize ausgelöst werden.

Das Biokraftstoffquotengesetz sollte wie folgt geändert werden:

1. Erhöhung der Unterquote für Dieselmotorkraftstoff auf 6,25 Prozent energetisch;
2. Vorziehung der Gesamtquote auf das Jahr 2008 und Erhöhung auf sieben Prozent energetisch;
3. In dem jährlich zu erstellenden Biokraftstoffbericht der Bundesregierung sind die Importmengen auszuweisen und in Abhängigkeit von dem Importzuwachs dem Bundestag Korrekturvorschläge vorzulegen;
4. Erweiterung der Steuerbefreiung um den öffentlichen Personennahverkehr. Der ÖPNV ist ohnehin in ein bestehendes Steuerrückerstattungssystem integriert, so dass der „Steuerausfall“ kalkulierbar ist;
5. Streckung der Steuerbelastung für Biodiesel und Pflanzenöl:
 - 9 Cent je Liter bis 31.12.2009
 - 15 Cent je Liter bis 31.12.2011
 - 21 Cent je Liter ab 01.01.2012

Die aktuelle Marktsituation bestätigt, dass die Wettbewerbsfähigkeit von Biodiesel bzw. Pflanzenöl als Reinkraftstoff erheblich von kurzfristigen Marktpreisänderungen des Wettbewerbsproduktes bestimmt wird. Extreme Schwankungen beim Dieselpreis auf der einen und steigende Rohstoffpreise auf der anderen Seite haben dazu geführt, dass die Wettbewerbsfähigkeit von reinem Biodiesel und Pflanzenöl nicht mehr gegeben ist. Durch die zeitliche Streckung wird zumindest die Option sichergestellt, dass im Falle umgekehrter Preisentwicklungen ein Reinkraftstoffmarkt wieder entstehen kann.

Diese Perspektive ist ebenfalls vor dem Hintergrund von Bedeutung, dass die bestehende Distributionsstruktur mit ursprünglich etwa 1.900 öffentlichen Tankstellen weiter fortgeführt werden kann.

Importproblematik B99

Noch immer ungelöst ist die Importproblematik von B99, einem Soja-Biodiesel vermischt mit 1% Diesel, dem in den USA eine Förderung in Höhe von 1 Dollar je Gallone (3,79 Liter) gewährt wird. Dieser Kraftstoff wurde im vergangenen Jahr im Umfang von ca. 0,5 bis 1 Millionen Tonnen eingeführt und hat aufgrund der US-Verbilligung die inländische Produktion verdrängt. Die UFOP ist der Auffassung, dass importierte Biokraftstoffe oder auch pflanzliche Öle mit der Zweckbestimmung Kraftstoffnutzung, die bereits im Wege einer nationalen Förderung im Drittland begünstigt wurden, nicht noch zusätzlich die nationale Förderung in Anspruch nehmen dürfen.