



POSTANSCHRIFT Bundesministerium der Finanzen, 11016 Berlin

An den  
Präsidenten des Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB  
Parlamentssekretariat  
Platz der Republik  
11011 Berlin

**Hartmut Koschyk**  
Parlamentarischer Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT Wilhelmstraße 97, 10117 Berlin

TEL +49 (0) 30 18 682-4245

FAX +49 (0) 30 18 682-4404

E-MAIL Hartmut.Koschyk@bmf.bund.de

DATUM 29. Juni 2012

BETREFF **Kleine Anfrage des Abgeordneten Hans-Josef Fell u. a. und der Fraktion BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN  
„Wiederbelebung des Marktes für reine Pflanzenölkraftstoffe“;  
BT-Drucks. 17/10027 vom 14. Juni 2012**

ANLAGEN 5 Mehrabdrucke

GZ **III B 6 - V 8110/07/10003 :032**

DOK **2012/0561753**

(bei Antwort bitte GZ und DOK angeben)

Sehr geehrter Herr Präsident,

namens der Bundesregierung beantworte ich die o. g. Kleine Anfrage wie folgt:

1. „Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Wiederbelebung des Kraftstoffmarktes für reine Pflanzenöle derzeit noch nicht eingetreten ist, und wenn nein, welche konkreten Maßnahmen der Bundesregierung wurden seit Beginn der 17. Legislaturperiode dazu ergriffen?“
2. „Welche konkrete zusätzliche Nachfrage hat sich am Pflanzenölkraftstoffmarkt aufgrund dieser Maßnahmen eingestellt, und waren diese Maßnahmen für die ausreichende Wiederbelebung des Kraftstoffmarktes für reine Pflanzenöle geeignet?“

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Auch wenn die Absatzzahlen für Pflanzenölkraftstoff im ersten Quartal 2012 im Vergleich zum Vorjahr eine Tendenz nach oben aufweisen, bewegt sich der Absatz dieser Kraftstoffart – insbesondere im Vergleich zum Konkurrenzprodukt Biodiesel (B 100) – auf eher niedrigem Niveau.

Der Deutsche Bundestag hatte mit dem Gesetz zur Beschleunigung des Wirtschaftswachstums vom 22. Dezember 2009 die Steuerentlastungssätze des Jahres 2009 für reinen Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff für die Jahre 2010 bis 2012 fortgeschrieben, um die Wettbewerbsfähigkeit von reinen Biokraftstoffen zu erhalten. Sowohl für das Jahr 2009 als auch für das Jahr 2010 wurde in den Biokraftstoffberichten der Bundesregierung allerdings festgestellt, dass bereits diese Regelung zu einer geringfügigen Überkompensation bei Pflanzenölkraftstoff geführt hat, mithin die europarechtlich zulässigen Spielräume für eine Steuerbegünstigung vollständig ausgeschöpft wurden. Dies macht deutlich, dass es bei den derzeitigen Rahmenbedingungen praktisch nicht möglich ist, durch steuerliche Anreize die Marktsituation für reine Pflanzenölkraftstoffe langfristig – in europarechtskonformer Weise – zu verbessern.

Zum weiteren Ausbau der Biokraftstoffförderung hat sich die Bundesregierung ausführlich in ihrem Energiekonzept vom 28. September 2010 geäußert. Darin hat sie u. a. deutlich gemacht, dass sie künftig den Anteil von *Biokomponenten* in Kraftstoffen weiter entwickeln und hierfür die Voraussetzungen schaffen will.

3. „Welche konkreten Maßnahmen werden wann von der Bundesregierung in der laufenden Legislaturperiode zusätzlich ergriffen, um eine verstärkte Nachfrage von Pflanzenölen in dezentralen Kreisläufen zu fördern, und wie lange wird es nach Auffassung der Bundesregierung dauern, bis sich aufgrund dieser Maßnahmen eine spürbare Nachfragesteigerung für Pflanzenölkraftstoffe feststellen lässt?“

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die geltenden rechtlichen Regelungen einen soliden Rahmen für die Förderung von Biokraftstoffen begründen. Zentrales Förderinstrument ist hierbei die Biokraftstoffquote bzw. die ab 2015 geltende Netto-Treibhausgasquote. Auf beide Quoten können sowohl Biokraftstoffe in der Beimischung als auch reine Biokraftstoffe angerechnet werden. Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit diesen bestehenden Instrumenten und unter Berücksichtigung des Stromanteils erneuerbarer Energien im Straßen- und Schienenverkehr der Anteil erneuerbarer Energien im Verkehrssektor in Deutschland im Jahr 2020 die Zielvorgabe der Richtlinie 2009/28/EG in Höhe von mindestens 10 Prozent mit rund 13,2 Prozent sogar deutlich überschreitet.

Daneben erarbeitet die Bundesregierung derzeit eine Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie, die u. a. Wege zur Erfüllung der Ziele des Energiekonzepts bis 2050 im Verkehrssektor aufzeigen soll.

4. „Sind schon Vorbereitungen für die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP (WACHSTUM. BILDUNG. ZUSAMMENHALT. auf Seite 28) getroffene Vereinbarung, dass „[d]ie Höhe der Steuerbegünstigung [...] spätestens 2013 nach spezifischen CO<sub>2</sub>-Reduktionspotentialen ausgelegt werden [soll].“ im Gange? Wenn ja, wie sehen diese aus? Wenn nein, wie sieht der Zeitplan der Bundesregierung aus?“

Aus der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung, die seit dem 1. Januar 2011 praktisch wirksam ist, folgt u. a., dass Biokraftstoffe nur dann auf die Biokraftstoffquote angerechnet oder steuerlich gefördert werden können, wenn sie ein bestimmtes Treibhausgasminderungspotenzial erreicht haben. Der derzeit geltende Wert – der ab April 2013 auch von Altanlagen, die vor dem 23. Januar 2008 in Betrieb genommen wurden, erfüllt werden muss – liegt bei 35 Prozent. Dieser Wert erhöht sich am 1. Januar 2017 auf mindestens 50 Prozent und – sofern die Anlage, in der Biokraftstoff produziert wurde, nach dem 31. Dezember 2016 in Betrieb genommen worden ist – am 1. Januar 2018 auf mindestens 60 Prozent. Darüber hinaus wird mit der Umstellung auf eine Netto-Treibhausgasquote ab 2015 ein zusätzlicher Anreiz für den Einsatz von Biokraftstoffen mit besonders hohem Treibhausgasminderungspotenzial geschaffen. Der die angesprochene Ankündigung im Koalitionsvertrag tragende Gedanke – nämlich die Förderung von Biokraftstoffen nach ihrem Treibhausgasminderungspotenzial auszurichten – wird damit umgesetzt.

Bevor eine noch weitergehende Berücksichtigung von Treibhausgasminderungspotenzialen bei der Förderung von Biokraftstoffen diskutiert werden kann, müssen zunächst die von der Europäischen Kommission angekündigten Legislativvorschläge zu indirekten Landnutzungsänderungen abgewartet werden.

5. „Sieht die Bundesregierung die Besteuerung für den reinen Pflanzenölkraftstoff mit dem vollen Mineralölsteuersatz ab 2013 als Maßnahme, den Markt wiederzubeleben, oder gedenkt die Bundesregierung, eine teilweise Steuererleichterung fortzuführen?“

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit nicht, die geltende Rechtslage zu ändern. Auch nach dem Auslaufen der Steuerbegünstigung für Pflanzenölkraftstoff nach § 50 des Energiesteuergesetzes wird weiterhin die Möglichkeit bestehen, Pflanzenölkraftstoff – insbesondere im Wege des sog. Quotenhandels – zur Erfüllung der Biokraftstoffquote einzusetzen. Der Quotenhandel mit Bioreinkraftstoffen hat sich mittlerweile etabliert. Es ist beabsichtigt, die bereits bestehende vollständige Steuerbefreiung für reinen Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff im Bereich der Land- und Forstwirtschaft fortzuführen (siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 11).

6. „Sieht die Bundesregierung den Preisvorteil für Mineralöldiesel (aktuell etwa 1,45 Euro pro Liter) gegenüber reinem Pflanzenölkraftstoff (etwa 1,48 Euro pro Liter - durchschnittlich 1,06 Euro pro Liter Pflanzenölkraftstoff, 18,46 Eurocent Mineralölsteuer und 24 Eurocent Mehrwertsteuer) als gerechtfertigt an, oder sieht die Bundesregierung darin eine Unterkompensation?“

Die Überkompensationsberechnung für das Jahr 2011 sowie für das erste Halbjahr 2012 wird im Rahmen des – dem Deutschen Bundestag bis zum 1. September 2012 vorzulegenden – Biokraftstoffberichts durchgeführt. Mit der Überkompensationsberechnung soll – entsprechend den Vorgaben der Europäischen Kommission – festgestellt werden, ob die Steuerbegünstigung auf die Deckung des Unterschieds zwischen den Herstellungskosten

für Pflanzenölkraftstoff einerseits und dem Marktpreis für fossilen Diesel andererseits begrenzt ist. Findet eine Begünstigung über diesen Ausgleich hinaus statt, sind die im Vergleich zu fossilem Diesel höheren Produktionskosten überkompensiert. Der beobachtete Marktpreis des Pflanzenölkraftstoffs geht in die vorzunehmende Betrachtung nicht ein.

7. „Sieht die Bundesregierung den Marktpreis von reinen Pflanzenölkraftstoffen, der ab dem 1. Januar 2013 mit der vollen Mineralölsteuer von 47 Eurocent pro Liter besteuert wird und dann inklusive Mehrwertsteuer aller Voraussicht nach ein Preis von 1,90 Euro pro Liter ergibt, gegenüber Diesel von etwa 1,50 Euro pro Liter als wettbewerbsfähig an, insbesondere vor dem Hintergrund des Ziels der Bundesregierung, den Markt für reine Pflanzenölkraftstoffe wiederzubeleben?“

Im freien Markt wären Pflanzenölkraftstoffe bei einem Preisunterschied von 40 Cent gegenüber Dieselkraftstoff nicht wettbewerbsfähig. Allerdings wird auch ab 2013 weiterhin die Möglichkeit bestehen, Pflanzenölkraftstoff zur Erfüllung der Biokraftstoffquote einzusetzen (siehe Antwort zu Frage 5). Die im Rahmen des Quotenhandels realisierten bzw. zu erwartenden Einnahmen können bei der Kalkulation der Preise für Pflanzenölkraftstoff berücksichtigt werden, so dass weiterhin die Möglichkeit besteht, Pflanzenölkraftstoff zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten.

8. „Sieht die Bundesregierung in einem wiederbelebten Markt für reine Biokraftstoffe eine Chance für unabhängige mittelständische Unternehmen, gegenüber dem Markt der Mineralölkonzerne zu bestehen, und was gedenkt die Bundesregierung gegebenenfalls zu tun, um diesen Wettbewerbern mehr Chancen gegenüber den Mineralölkonzernen einzuräumen?“

Für die Wettbewerbsfähigkeit der Biokraftstoffproduzenten ist von zentraler Bedeutung, dass sie über eine langfristig wirksame Planungsgrundlage verfügen. Die Biokraftstoffquote, die eine gesicherte Nachfrage nach Biokraftstoffen begründet, kann dies im Gegensatz zu Steuerbegünstigungen – die ja wegen des Überkompensationsverbotes einem Überprüfungs- und Änderungsvorbehalt unterliegen – ohne Weiteres leisten.

Ein Zusammenhang zwischen der Wettbewerbsfähigkeit der mittelständischen Mineralölwirtschaft und den Rahmenbedingungen für den Absatz von Bioreinkraftstoffen ist nicht erkennbar.

9. „Wie hoch sind die Steuermindereinnahmen durch die Begünstigung von reinen Biokraftstoffen nach § 50 Abs. 1 Nummer 1 Energiesteuergesetz gewesen?“

Durch die Umstellung der Biokraftstoffförderung zum 1. Januar 2007 auf die Biokraftstoffquote und dem damit verbundenen schrittweisen Ausstieg aus der steuerlichen Förderung von Biokraftstoffen konnte das auf Biokraftstoffe der ersten Generation entfallende Subventionsvolumen von über 2 Milliarden Euro im Jahr 2006 auf unter

20 Millionen Euro im Jahr 2010 reduziert werden. Genaue Zahlen für das Jahr 2011 liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vor.

10. „In welcher Höhe werden sich die Steuermindereinnahmen in den nächsten Jahren voraussichtlich durch die Absenkung der Steuervergünstigung reduzieren, und mit welchen Annahmen zum Absatz rechnet die Bundesregierung dabei?“

Da das weitgehende Auslaufen der Steuerbegünstigung für reinen Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff dazu führt, dass diese Reinkraftstoffe nahezu ausschließlich über die Biokraftstoffquote gefördert und damit im Ergebnis voll versteuert werden, sind insoweit keine Steuerausfälle zu erwarten. Absatzprognosen für die kommenden Jahre können aufgrund der verschiedenen variablen Faktoren, die für das Absatzpotenzial von Bioreinkraftstoffen von Bedeutung sind (z. B. Absatz fossiler Kraftstoffe, Anteil der Quotenerfüllung durch Beimischung, Anteile von doppelt anrechenbaren Biokraftstoffen bei der Quotenerfüllung, Höhe von Quotenübererfüllungen) nicht getroffen werden.

11. „Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass der Einsatz von reinen Pflanzenölkraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft aus ökonomischen und ökologischen Aspekten besonders sinnvoll ist, und plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die Umstellung in diesen Bereichen besonders zu unterstützen?“

Die Bundesregierung schließt nicht aus, dass gerade im Bereich der Land- und Forstwirtschaft die Umstellung auf einen Pflanzenölbetrieb sowohl ökonomische als auch ökologische Vorteile bringen kann. Es ist deshalb beabsichtigt, die bereits bestehende vollständige Steuerbefreiung für reinen Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff in diesen Bereichen fortzuführen. Der Umstand, dass trotz dieser – schon seit einigen Jahren geltenden – Steuerentlastung nur geringe Mengen an Bioreinkraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden, zeigt jedoch auch, dass steuerliche Anreize nur eine begrenzte Anschubwirkung entfalten können.

12. „Welche ökologischen Mindestanforderungen an den Anbau von Ölpflanzen hält die Bundesregierung für notwendig, und wie will die Bundesregierung ökologische Anbauformen gezielt fördern?“

Der Anbau von Ölpflanzen sollte in eine entsprechende Bewirtschaftungsstrategie eingebettet sein, die u. a. Fruchtfolge, Humus und Erosion sowie weitere Elemente zur Erhaltung der Bodengesundheit und -fruchtbarkeit berücksichtigt. Einzuhalten sind insbesondere die Regeln der guten landwirtschaftlichen Praxis. Dies schließt bei einer Inanspruchnahme von Agrarzahlen auch die Cross-Compliance-Anforderungen ein.

Im Falle der Düngung darf dem Boden nur soviel Nährstoff zugeführt werden, wie die darauf angebaute Pflanze für ihr Wachstum benötigt. Für Pflanzenschutz gilt auch für den Anbau von Ölpflanzen, dass dieser nach § 3 des Pflanzenschutzgesetzes nur nach guter fachlicher Praxis durchgeführt werden darf. Dazu gehört insbesondere die Einhaltung der

allgemeinen Grundsätze des integrierten Pflanzenschutzes, die Gesunderhaltung von Pflanzen und Pflanzenerzeugnissen durch vorbeugende Maßnahmen, die Verhütung der Einschleppung oder Verschleppung von Schadorganismen, die Abwehr oder Bekämpfung von Schadorganismen, die Förderung natürlicher Mechanismen zur Bekämpfung von Schadorganismen und Maßnahmen zum Schutz sowie zur Abwehr von Gefahren, die durch Maßnahmen des Pflanzenschutzes insbesondere für die Gesundheit von Mensch und Tier und für den Naturhaushalt einschließlich des Grundwassers entstehen können. Auch eine standortgerechte Fruchtfolge und die Auswahl geeigneter, möglichst resistenter Sorten in Bezug auf die standortspezifischen Bedingungen sind ein wesentlicher Bestandteil der guten fachlichen Praxis im Pflanzenschutz.

Nach den Vorgaben der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung ist die Anrechnung der Biokraftstoffe auf die Biokraftstoffquote oder die Gewährung von Steuerbegünstigungen nach dem Energiesteuergesetz nur möglich, wenn bestimmte Nachhaltigkeitsanforderungen eingehalten werden. Im Interesse des Umwelt-, Klima- und Naturschutzes darf der Anbau der Pflanzen keine Flächen mit hohem Naturschutzwert oder Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand (z. B. Feuchtgebiete, Torfmoore) zerstören. Außerdem muss der Biokraftstoff ein bestimmtes Treibhausgasminderungspotenzial erreichen (siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 4). Die Emissionen beim Anbau der Biomasse spielen hierbei eine wesentliche Rolle. Beim Anbau der Biomasse zum Zweck der Herstellung von Biokraftstoffen innerhalb der Europäischen Union müssen darüber hinaus die Vorgaben der Cross Compliance eingehalten werden. Die Bundesregierung evaluiert laufend die Erfahrungen mit den geltenden Nachhaltigkeitsanforderungen und bringt sie entsprechend in die Diskussion auf der europäischen Ebene ein.

Der ökologische Landbau wird im Rahmen der Agrarumweltprogramme der Bundesländer auf Basis der Verordnung über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) gefördert. Über den ELER erfolgt eine Kofinanzierung der Programme durch die Europäische Union. Der nationale Anteil kann auch im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes (GAK) in Abstimmung mit den Ländern durch den Bund/Länder-Planungsausschuss (PLANAK) vom Bund zu 60 Prozent mitfinanziert werden. Welche Kulturen ökologisch wirtschaftende Landwirte anbauen und wozu das Erntegut verwendet wird, wird weder von der EG-Öko-Verordnung (EG) Nr. 834/2007 noch von den GAK-Grundsätzen für die Förderung des ökologischen Landbaus vorgeschrieben. Daher kann der Anbau von Ölpflanzen auch zum Zwecke der Kraftstoffgewinnung erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.