



## Marktanreizprogramm für mehr Biokraftstoffeinsatz in der Land- und Forstwirtschaft

Berlin, 15. Mai 2013

### Ausgangslage

Reinkraftstoffe (Biodiesel, Pflanzenöl, auch E85) haben aktuell praktisch keine Marktrelevanz mehr. Noch vor wenigen Jahren wurden allein im Bereich der Nutzfahrzeuge jährlich über 1,5 Millionen Tonnen Reinkraftstoffe abgesetzt. Mit dem Auslaufen der Steuerermäßigung Ende 2012 können Biodiesel und Rapsöl als Reinkraftstoff faktisch nicht mehr vermarktet werden. Zudem werden diese Bio-Reinkraftstoffe durch die Doppelanrechnung von Abfällen und Reststoffen auf die Biokraftstoffquote verdrängt. Somit wird wieder mehr fossiler Kraftstoff benötigt, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor steigen an und die Produktion heimischer Eiweißfuttermittel als Nebenprodukt der Biokraftstoffproduktion geht zurück. Getätigte Investitionen im Bereich der dezentralen Produktion von Biokraftstoffen wurden durch diesen förder- und steuerpolitischen Schwenk entwertet.

In der deutschen Landwirtschaft werden derzeit jährlich ca. 1,8 Milliarden Liter Diesel bei rückläufiger Tendenz eingesetzt, also ca. 5 Prozent des gesamten Dieserverbrauches.

Einige Traktorenhersteller haben Pflanzenöl- bzw. Flex-Fuel-Schlepper zur Marktreife entwickelt bzw. in der Entwicklung. Die neue Motorentechnik für Landmaschinen ermöglicht den flexiblen Einsatz von dezentral erzeugten Bio-Reinkraftstoffen. Der Landwirt wäre nicht mehr ausschließlich auf Diesel als Standardkraftstoff angewiesen, sondern kann ein wirtschaftseigenes Betriebsmittel verwenden. Mangels absehbarer Nachfrage gibt es bisher noch kein „Go“ der Hersteller für die Serienfertigung.

Generell gilt für die Land- und Forstwirtschaft beim Einsatz von Biodiesel, Pflanzenölkraftstoff und anderen Biokraftstoffen wie Biomethan ein Energiesteuersatz von „null“. Diese Freistellung soll auf Grundlage der Novelle der EU-Energiesteuerrichtlinie (2003/30/EG) erhalten bleiben. Für den einzelnen Landwirt und für die Steuerbehörden bedeutet dies allerdings ein bürokratisches Antragsverfahren zur Rückerstattung der gezahlten Steuer von 45 Cent je Liter im Folgejahr. Damit wird die betriebliche Liquidität der Landwirte belastet. Aus Sicht der landwirtschaftlichen Erzeuger muss ein Verfahren gefunden werden, dass Bio-Reinkraftstoffe als wirtschaftseigene Betriebsmittel nicht Energie-steuerfällig werden.

## Entwicklung der Kraftstoffpreise

Ökonomisch gesehen ist der Einsatz von Bio-Reinkraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft auch unter Einbeziehung der Agrardiesel-Erstattung kostenmäßig in etwa „pari“. Wesentliches Hindernis für die Anschaffung von Bio-Reinkraftstoff tauglichen Maschinen sind damit die derzeit noch deutlich höheren Investitionskosten.

Folgende Tabelle erlaubt einen Vergleich der Kraftstoffpreise (Tankstellenpreise) in der Landwirtschaft für 2012.

<b>Vergleich der Kraftstoffpreise in der Landwirtschaft 2012</b>			
	<b>Preis inkl. Energiesteuer<sup>1)</sup></b>	<b>Steuererstattung<sup>3)</sup></b>	<b>Kosten</b>
Diesel	1,24 €/l	0,215 von 0,47 €/l	1,02 €/l
Biodiesel	1,18 €/l	0,186 €/l	1,00 €/l <sup>2)</sup>
Rapsöl-Kraftstoff	1,24 €/l	0,185 €/l	1,06 €/l <sup>2)</sup>
1) ohne Mehrwertsteuer 2) ohne Mehrverbrauch 3) Energiesteuer auf Biokraftstoffe ab 2013 bei 0,45 €/l			
Quelle: AMI 4/2013, Jahresdurchschnittspreise 2012			

## Ziel: Mehr Biokraftstoffe in der Landwirtschaft

Ziel des Bundesverbandes Dezentraler Ölmühlen und Pflanzenöltechnik, des Deutschen Bauernverbandes und der Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen ist es, weitere Impulse zum Ausbau der Biokraftstoffnutzung und zur Reduzierung von Treibhausgasen zu geben.

Ein verstärkter Einsatz von Bio-Reinkraftstoffen in der Landwirtschaft dient der Schließung von Wertschöpfungsketten im ländlichen Raum (heimische Produktion von Eiweißfuttermitteln anstelle von Sojaimporten), der Erhöhung der Versorgungssicherheit (eigene Energiegrundlage) und der Reduktion von Klimaemissionen. Technologisch könnte Deutschland als wichtiger Hersteller von Landtechnik eine Vorreiterrolle übernehmen. Dies wird allerdings nur möglich sein, wenn die EU-Politik die Vorschläge für „iLUC-Faktoren“ als THG-Emissionszuschlag für die landwirtschaftliche Erzeugerstufe endgültig vom Tisch nimmt.

## Vorgeschlagene Maßnahmen

1. Marktanreizprogramm: Gewährung einer Förderung für Schlepper und andere land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, welche mit Flex-Fuel, Pflanzenöl-, B100- oder Biomethan-Betrieb verkauft oder nachgerüstet werden.

Die Förderung kann als Darlehen mit Tilgungszuschuss (Vorbild KfW) bzw. als direkter

Investitionszuschuss gewährt werden. Eine Finanzierung kann aus dem Energie- und Klimafonds oder über die Agrarinvestitionsförderung (ELER/GAK) erfolgen.

Als Zielgröße sollte etwa 5 Jahre lang die Anschaffung von 10.000 Schleppern gefördert werden. Dabei sind alle Biokraftstoffverwender der Land- und Forstwirtschaft wie Maschinenringe, Lohnunternehmen usw. besonders einzubeziehen. Um in einem kurzen Zeitintervall viele Neufahrzeuge mit Flex-Fuel, Pflanzenöl-, B100- und Biomethan-Betrieb zu erreichen, sollten Leasing-Varianten in der Förderung besonders berücksichtigt werden. Auch entsprechende Forstbetriebe und Lohnunternehmer usw. sollten einbezogen werden.

2. Einführung eines vereinfachten Steuerverfahrens für die in 1. genannten Nutzergruppen, die auf Pflanzenöl, B100 oder Biomethan zum Energiesteuersatz „Null“ umstellen. Dazu wird vorgeschlagen, dass Landwirte eine für den jeweiligen Betrieb limitierte Bezugsmenge zum Steuersatz „Null“ einsetzen können, die aus den nachgewiesenen Verbrauchsmengen der Vorjahre abgeleitet wird.
3. Begleitung der Markteinführung durch eine Branchenplattform unter Einbindung der Landmaschinenindustrie, einschließlich der nötigen Öffentlichkeitsarbeit, Beratung (z.B. Qualitätssicherungssysteme) usw. Hierzu sollte begleitend eine Marktstudie zur Einschätzung des Eintrittszeitraumes der für dezentrale Ölmühlen existenzsichernden Absatzmengen in die Landwirtschaft erstellt werden. In diesem Zusammenhang sind auch Brückenlösungen für die zwischenzeitliche Existenzsicherung der bestehenden Infrastruktur (Produktion und Vertrieb „Kraftstoff“, Entwicklung und Wartung „Technik“) zu entwickeln.