



**Mobil ohne Fossil e.V.**

Marcus Reichenberg I. Vorstand  
Kaltenmoserstraße 10  
82362 Weilheim

Offener Brief / Kopie an:

- Herrn Peer Steinbrück  
Bundesminister der Finanzen
- Herrn Sigmar Gabriel  
Bundesumweltminister
- MdB Herrn Dr. Herrmann Scheer
- MdB Herrn Hans-Josef Fell
- MdB Herrn Josef Göppel
- MdL Frau Ruth Paulig

**An Frau  
Bundeskanzlerin  
Dr. Angela Merkel  
Platz der Republik 1**

**11011 Berlin**

Weilheim, den 15.02.2006

**Widerspruch zum Entwurf des Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von  
Energieerzeugnissen – Energiesteuergesetz § 50  
[Steuerentlastung für Biokraft- und Bioheizstoffe]**

**Sehr geehrte Frau Dr. Merkel,**

das zu verabschiedende Energiesteuergesetz spricht im § 50 von einer steuerlichen Überförderung der biogenen Kraftstoffe, im Vergleich zu Kraftstoffen, die aus fossilem Rohöl gewonnen werden. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass die Belange des Klima- und Umweltschutzes, der Schutz der natürlichen Ressourcen und die Versorgungssicherheit bei der Bewertung einer Überkompensation zu berücksichtigen sind.

Wir widersprechen der Aussage einer Überkompensation, respektive einer Überförderung von biogenen Kraftstoffen, insbesondere derer von „reinem Pflanzenöl“ zum aktuellen Zeitpunkt.

Dies ist wie folgt begründet:

- 1) Es entspricht nicht der Wahrheit, dass im Vergleich zum Biodiesel genormtes natives Pflanzenöl weniger Produktionsschritte benötigt und deshalb die Kosten für den Kraftstoffeinsatz niedriger sind. Sowohl die Hersteller von Blockheizkraftwerken, als auch die Hersteller von landwirtschaftlichen Schleppern, ebenso die Automobilindustrie fordern nach dem RK-Qualitätsstandard und der E DIN 51 605 eine weitere Qualitätsverbesserung des naturbelassenen Kraftstoffes. Dezentrale Ölmühlen stehen vor der großen Herausforderung, den verbesserten DIN-Kraftstoff durch weitere Veredelungsprozesse bereit zu stellen. Die notwendigen Investitionen hierzu sind hoch! Eine Übersteuerung von 15 Cent pro Liter Pflanzenöl würde die dezentrale Kraftstoffgewinnung behindern, die Bereitstellung eines von der Industrie anerkannten nativen *Norm*-Kraftstoffes mit Sicherheit verhindern. Bereits heute, nur drei Monate nach Bekanntgabe der Steuerpläne durch den Koalitionsvertrag zeigt sich, dass dringend benötigte Investitionen in weitere Produktions- und Veredelungsanlagen nicht getätigt werden. Das bedeutet, dass die Nachfrage nach qualitativ hochwertigem Pflanzenöl nicht durch ein entsprechendes Angebot, wie bereits im Jahr 2005 geschehen, gedeckt werden kann!

Dies widerspricht der Gesetzesvorlage, die Abhängigkeit von Energieeinfuhren mittel- bis langfristig durch biogene Kraftstoffe vermindern zu wollen. Die Versorgung sollte insbesondere durch die dezentrale Energiegewinnung gesichert werden.

- 2) In der Gesetzesvorlage zur Besteuerung von Energieerzeugnissen wird Wert auf die Wettbewerbsgleichheit zwischen den biogenen Produkten gelegt. Natives Pflanzenöl müsse daher, aufgrund niedrigerer Herstellungskosten, höher besteuert werden. Eine Fehlinterpretation! Des Weiteren ist es ein Lapsus, die beiden biogenen Kraftstoffe nur über die Herstellungskosten miteinander zu vergleichen. Bekanntlich müssen nach der Kraftstoffgewinnung die unterschiedlich kostenintensiven technischen Voraussetzungen zur weiteren Energieumsetzung betrachtet werden. Biodiesel ist jederzeit in dafür frei gegebene Serienfahrzeuge einsetzbar. Der Aufpreis für den Kraftstoffeinsatz fällt gar nicht oder mit nur wenigen 100,- Euro an. Um Pflanzenöl als nativen Norm-Kraftstoff einsetzen zu können, ist der Verbraucher mangels Serienanfertigung gezwungen, sein Fahrzeug umrüsten zu lassen. Die Kosten der Umrüstung auf viskoses Pflanzenöl sind hoch. Ausdrücklich dann, wenn Ansprüche an die Bedienerfreundlichkeit und an die Abgasnormen Euro III und Euro IV erhoben werden. Zur Zeit kostet nativer DIN 51 605-Kraftstoff ca. 0,80 Euro je Liter. Damit stellt sich ein Ökoprofit im Vergleich zu fossilem Diesel von ca. 30 Cent je Liter ein. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von sieben Litern auf 100 Kilometer ist eine Fahrleistung von 143.000 km notwendig, um bei Umrüstkosten von 3.000,- Euro ein «Return on Investment» zu erlangen. Wird der Ökoprofit auf 15 Cent je Liter durch eine Besteuerung reduziert, müsste eine Fahrleistung von 285.000 km absolviert werden. Diese Fahrleistung überschreitet meist die Lebensdauer eines in Deutschland zugelassenen Diesel-Fahrzeuges!

Durch diese angedachte Ungleichbehandlung zwischen dem nativen Pflanzenöl und dem Biodiesel wird sich der in den letzten Jahren langsam etablierende Markt um die Pflanzenöltechnik nicht weiter entfalten können. Die marktfähigen Umrüstfirmen werden durch die Besteuerung einen Einbruch Ihrer Aufträge verzeichnen müssen, gar zur Aufgabe gezwungen. Der Ruf Deutschlands als Technologie- und Innovationsstandort steht somit wieder einmal auf dem Spiel! Parallelen zur Feinstaubdiskussion und Hybridtechnik tun sich auf!

- 3) Generell ist volkswirtschaftlich in Zweifel zu ziehen, dass biogene Kraftstoffe mangels erhobener Steuer in Zeiten des Peak-Oils, des anthropogenen Treibhauseffektes und der Auseinandersetzungen um die fossilen Ressourcen überfördert sein könnten. Welcher Zyniker bringt im gleichen Gesetzesentwurf den Klima- und Umweltschutz, auch den Schutz der natürlichen Ressourcen, in Zusammenhang mit einer bereits eingetretenen Überkompensation der Biokraft- und Bioheizstoffe? Nicht einmal fünf Prozent der 60 Milliarden Liter Benzin und Diesel wurden im Jahr 2005 durch biogene Treibstoffe ersetzt, schon stellt sich der Staat ablehnend gegen die neuen, nachhaltigen Optionen. Vollständig vergessen auch die volkswirtschaftlichen Kosten, verursacht durch die Emissionen der fossilen Rohstoffe. Überschwemmungen, Hurrikane, Taifune, Schneelasten, Lawinen, Erosionen nehmen kontinuierlich an Häufigkeit und Stärke zu. Der fossile Rohstoffpreis berücksichtigt in keiner Weise die Folgekosten durch entstandene fossile Emissionen. Die sekundären Kosten trägt der Staat und damit der Bürger über seine Abgaben!

Biogene Kraftstoffe reduzieren somit nicht nur die Abhängigkeiten, auch die sozialen und ökologischen Folgekosten, versus derer der fossilen Kraftstoffe, fallen nicht an. Damit stellt sich die Frage nach einer Überförderung der fossilen Kraftstoffe! Des Weiteren wurde nicht berücksichtigt, dass durch eine regionale Wertschöpfung anderweitige Steueraufkommen generiert werden. Laut dem Institut für Wirtschaftsforschung (ifo) werden 83% des verloren geglaubten Steueraufkommens durch heimische Wertschöpfung substituiert.

Der § 50 beschreibt weiterhin, dass Pflanzenöl ein Konkurrenzprodukt zu Biodiesel darstellt und deshalb aufgrund der Wettbewerbsgleichheit ebenfalls eine Besteuerung erfahren muss. Unabhängig davon, dass der Nachweis des erheblichen Anstiegs der Verwendung von Pflanzenöl als Kraftstoff nicht erbracht wird, stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage der Befangenheit der Bundesregierung Deutschlands. Aus oben benannten Gründen, würde sich keine Wettbewerbsgleichheit einstellen, sondern die Zerschlagung einer aufkeimenden Branche. Dezentrale, nachhaltige Arbeitsplätze mit hoher steuerlicher und sozialer Relevanz werden durch eine willkürliche Gesetzesgebung in Gefahr gebracht. Warum diese Arbeitsplätze durch eine Besteuerung gefährdet werden müssen, warum die Novität eingeschränkt werden muss, erschließt sich dem genauen Betrachter nicht!

Im allgemeinen Teil der Gesetzesvorlage wird auf das Quotenmodell, in Anlehnung an die verabschiedete Koalitionsvereinbarung, Bezug genommen. Generell ist nichts gegen einen Beimischungszwang zu den fossilen Treibstoffen einzuwenden, um den biogenen Anteil zu erhöhen. Durch den fehlenden Sparanreiz einer Steuerbefreiung der biogenen Quote ist auch der Beimischungszwang nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar allerdings ist, dass keine Unterscheidung mehr zwischen den Mischkraftstoffen und den Reinkraftstoffen stattfinden soll. Die Steuerbegünstigung zum 01. Januar 2007 für reine biogene Kraftstoffe komplett fallen zu lassen, bedeutet die Zerschlagung einer innovativen Zukunftsbranche und dient in keiner Weise den Erkenntnissen zur weiteren Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes.

Durch eine einseitige Protektion der Mischkraftstoffe fehlt zudem ein deutliches Signal an die Automobilindustrie, innovative Wege zu beschreiten. Der Automobilstandort Deutschland wird durch die Aufgabe des Versuches eine bivalente Versorgungsstruktur aufzubauen, massiv in Frage gestellt. Andere Länder, insbesondere Schwellenländer wie China, werden unseren Innovationsvorsprung aufholen und den biogenen Markt forcieren. Flexi-Fuel-, Tri-Flex-Fahrzeuge, NAWARO-Hybride, reine Pflanzenöl- und Alkohol-Automobile dürften zukünftig ihren Markt außerhalb von Deutschland finden. Deshalb die nachdrückliche Forderung, den Punkt 5.3 des Koalitionsvertrages „die Mineralölsteuerbefreiung für Biokraftstoffe zu ersetzen durch eine Beimischungspflicht“ nicht mit einem «Punkt» zu versehen, sondern mit dem Nachsatz „native biogene Treibstoffe bleiben weiterhin von der Mineralölsteuer befreit“. Um dem biogenen Markt eine Chance der Marktdurchdringung einzuräumen, sollte die Steuerbegünstigung wie bei den Flüssiggasen und Erdgas ebenfalls bis zum 31. Dezember 2015 festgeschrieben werden.

Durch unsere Ausführungen sehen wir unseren Widerspruch als begründet an, dass:

- native Pflanzenöle keine höhere Steuer erfahren müssen, als Biodiesel;
- der Gesetzesentwurf keine Gleichbehandlung schafft zwischen den biogenen Treibstoffen;
- keine Überförderung der biogenen Kraftstoffe zum aktuellen Zeitpunkt stattfindet;
- das Quotenmodell nicht differenziert zwischen Rein- und Mischkraftstoffen;
- der biogene Markt keine Sonderstellung erfährt, wie bei Flüssiggasen und Erdgas!

Wir hoffen, dass eine Neuordnung des Entwurfes des Energiesteuergesetzes stattfindet. In der jetzigen Fassung, mit den aktuellen Ausführungen, ist der Bundesfinanzhof anzurufen!

Gerne sehen wir den Änderungen entgegen!

Mit freundlichen Grüßen



Marcus Reichenberg  
I. Vorstand Mobil ohne Fossil e.V.



Henrietta Lorko  
II. Vorstand Mobil ohne Fossil e.V.