

INTERESSENGEMEINSCHAFT
MITTELSTÄNDISCHER MINERALÖLVERBÄNDE e.V.

Dr. Friedrich Homann – Generalbevollmächtigter

Georgenstraße 25, 10117 Berlin, Tel. 030/20451253, Fax. 030/20451255

Berlin, den 10. Mai 2006

**Stellungnahme
zum Energiesteuergesetz / Biokraftstoffbesteuerung**

1. Zum Thema Überkompensation

Die Methodik der Berechnung zur Überkompensation ist nicht sachgerecht. In dem Absatzmarkt für Biokraftstoffe, in dem sich die Endkundenpreise fast täglich ändern, wird auf der Basis einer vergangenheitsbezogenen Erhebung (Durchschnittszahlen des abgelaufenen Jahres) eine Größenordnung für die Überkompensation festgelegt, die den wirklichen Marktverhältnissen überwiegend nicht entsprechen kann. Die Marktchancen für Biokraftstoffe (Biodiesel) entscheiden sich letztlich in der Preisdifferenz zum relevanten Vergleichsprodukt (Diesel). Dieser Preis ist aber täglich anders. Insofern ist eine gesetzliche Festschreibung der Überkompensation marktfremd. Die Flexibilität zur notwendigen Anpassung an schnell sich ändernde Marktverhältnisse ist praktisch nicht gegeben. Wir bitten daher, die derzeitige Berechnungsmethode zu überprüfen, um den Problemen der Verhältnisse des Marktes gerecht zu werden.

2. Gleichbehandlung von Flüssiggas und Erdgas

siehe die umfangreiche Stellungnahme des Deutschen Verbandes Flüssiggas e.V. (DVFG)

3. Zur Besteuerung von Kohle im Haushalt und Kleinverbrauchermarkt

Das Energiesteuergesetz setzt grundsätzlich die entsprechende EU-Richtlinie um. Das Gesetz nutzt allerdings nicht die gegebenen Möglichkeiten zur Steuerbefreiung.

Die Besteuerung von Kohle in privaten Haushalten erscheint unter verschiedenen Aspekten nicht sinnvoll: Bei rund einer Million Tonnen Inlandsabsatz ergäbe sich für den Bundeshaushalt ein Steueraufkommen von lediglich 6 Mio. €. Zu berücksichtigen ist, dass von der Steuer in der Regel sozial schwache Einkommensschichten (neue Bundesländer, Ruhrgebiet) betroffen sind, sodass letztlich vielfach dies aus sozialen Transferleistungen finanziert

werden muss. Wenn man zudem die zusätzlichen bürokratischen Belastungen für die Steuerbehörden (und die betroffene Wirtschaft) sieht, ist davon auszugehen, dass letztlich die Steuereinnahmen netto eher bei Null liegen. Wir regen daher an, die Regelung zu überprüfen (auch ein Steuersatz Null wäre eine Besteuerung) und ggf. eine Sozialklausel aufzunehmen.

4. Besteuerung von Additiven im Kraftstoffbereich

In § 1 Abs. 3 werden Additive im Kraftstoffbereich der Besteuerung unterworfen. Derartige Additive dienen Umwelterfordernissen und sind keine Kraftstoffe. Im Regelfall dienen sie der Reinigung des Motors und des Kraftstoffsystems zur Schadstoffverminderung. Derartige Produkte werden in Kleingebinden bis max. 500 ml angeboten. Der Endverbraucher füllt diese Produkte vor oder nach dem Tanken in den Treibstofftank.

Derartige Produkte werden auch zu einem wichtigen Teil exportiert. Es fehlt an einer praktikablen Lösung für die Versendung von z.B. einem Karton von 10 Dosen mit 300 ml aus dem Steuerlager an eine Kfz-Werkstatt z.B. in Österreich. Nach derzeitiger Regelung muss der Empfänger im Ausland ein berechtigter Empfänger sein oder Inhaber eines Steuerlagers, wenn unter Steueraussetzung geliefert werden soll. Dies ist nicht praktikabel.

Wir regen deshalb an, Kraftstoffadditive in Gebinden bis einschließlich 1 Liter von der Besteuerung auszunehmen. Diese Befreiung müsste umso leichter fallen, da auch Zweitakt-Öle als Beimischung steuerbefreit sind, ohne die ein störungsfreier Betrieb von Zweitakt-Motoren nicht möglich wäre.

5. Kennzeichnung von Schiffsbetriebsstoffen

In § 27 wird eine obligatorische Kennzeichnung für Schiffsbetriebsstoffe eingeführt und schränkt die Steuerfreiheit auf solche ordnungsgemäß gekennzeichnete Ware ein. Wir bitten, aus mittelstandspolitischer Sicht für kleinere Betriebe die manuelle Kennzeichnung (d.h. nicht über nach Heizölkennzeichnungs-VO geforderte Mischstrecken) an Standorten zuzulassen, bei denen sich ein ansonsten erforderliches Investment nicht rechnet. Mittelständische Betriebe würden aufgeben müssen, mit dem unerwünschten Effekt einer Ausdünnung des Netzes von Bunkerstellen und entsprechenden Auswirkungen auf den Wettbewerb. Dies gilt auch für Standorte, an denen nur fallweise (z.B. für Wälzaktionen des EBV) eingefärbt wird.

6. Umsetzung der Koalitionsvereinbarung zur Besteuerung von Biokraftstoffen

a) Wir akzeptieren grundsätzlich die vorgesehene verpflichtende Beimischungsquote. Auch die EU-Kommission sieht in ihren Papieren ein solches Instrument als Möglichkeit an. Wir weisen aber auf folgende Aspekte hin:

- In Deutschland wird als einem der wenigen Länder innerhalb der EU die vorgesehene indikative Quote bereits jetzt übererfüllt. Es ist ausschließlich der deutsche unabhängige Mittelstand, der neben der Beimischung – über einen Absatz von B 100 und E 85 - dazu beiträgt. In über 1.900 Tankstellen des Mittelstandes und des genossenschaftlichen Sektors sind entsprechende Umrüstungs- und Ergänzungsinvestitionen vorgenommen worden (auch im Vertrauen auf die staatliche Steuerförderung). Die Konzerne haben diese Investitionen stets abgelehnt und bieten keinerlei Bioreinkraftstoffe an.
- Wir machen uns die zahlreichen unterschiedlichen Zahlen in der Öffentlichkeit über die Preiserhöhungswirkung ab 1.1.2007 nicht zu Eigen. Sicher ist aber, dass die Beimischung (je nach Quotenhöhe) bei voller Versteuerung - analog zur Mehrwertsteuererhöhung - den Verbraucher treffen wird. Ursache sind der höhere Produktionspreis für Biodiesel und Ethanol im Vergleich zum mineralischen Kraftstoff und der Aufwand für zusätzliche logistische Einrichtungen. Wir fragen, ob angesichts der konjunkturellen Situation in 2007 die volle Besteuerung der Beimischungsquote der richtige Weg ist.

Wir dürfen darauf hinweisen, dass die niederländische Regierung angesichts der hohen Spritpreise gerade beschlossen hat, die Ökosteuer in den Niederlanden gänzlich abzuschaffen, während in unseren Medien bereits von einer neuen Stufe der Ökosteuer gesprochen wird. Die Schweizer Regierung hat beschlossen, alle Biokraftstoffe völlig von der Steuer zu befreien. Wir fügen eine Übersicht (Biokraftstoffmatrix) über die Situation in den europäischen Ländern (Quelle: UPEI) bei.

- Wir warnen daher vor einem Alleingang innerhalb der EU. Die Universität Leipzig hat gutachterlich errechnet, dass mit den ab 1.1.2007 zu erwartenden Preiserhöhungen durch die Mehrwertsteuer und die Beimischungsquote dem Bundesfinanzminister durch die Ausdehnung des Tanktourismus allein bei privaten Pkws ein Mineralölsteuerausfall von 1,2 Milliarden € droht. Insgesamt sind die Wirkungen des Tanktourismus dann bei 3,6 Milliarden Ausfällen allein bei der Mineralölsteuer. Wir müssen davon ausgehen, dass daher die Haushaltsansätze des BMF erhebliche Risiken beinhalten.

b) Im Übrigen dürfen wir im Hinblick auf die jetzt beschlossenen Eckwerte zur Umsetzung der Koalitionsvereinbarung auf folgende Punkte hinweisen:

- Wir sprechen uns grundsätzlich nicht gegen die Quoten aus. Wir bleiben aber dabei, dass die vorgesehenen getrennten Quoten bei Biodiesel und Ethanol die Flexibilität gerade für Mittelständler massiv beeinträchtigen. Es ist zu berücksichtigen, dass es ausschließlich die Mittelständler sind, die bisher mit Reinprodukten sowohl bei Diesel auch bei Ethanol am Markt sind.
- Hauptproblem ist der Ethanolanteil. Die im Modell angegebenen Ethanolmengen für 2007 sind in erster Linie nur durch die MWV-Gesellschaften in ihren bestehenden Raffinerie- und Blendinganlagen darstellbar. Den Importeuren fehlen das Basisbenzin mit niedrigem Dampfdruck (am Markt außer in Ausnahmefällen nicht erhältlich) und die Blending-Logistik. Die Tanklager sind bisher nicht auf das komplizierte Ethanolblending im Benzin technisch eingerichtet. Um das Dampfdruckproblem zu lösen, muss die Produktnorm für Benzin geändert werden. Dies ist aber frühestens ab 2008 zu erwarten. Es bestehen bereits jetzt erhebliche Probleme beim Bezug des notwendigen Basisbenzins. Einzelne Mittelständler, die Ethanol beimischen wollen, erhalten von den Raffinerien kein Basisbenzin mehr, obwohl das Produkt vorhanden ist. Wir sehen hier massive Wettbewerbsprobleme zu Lasten des Mittelstandes. Ohne Lösung dieses Problems hat der Mittelstand keine Chance, die Ethanolquote durch eigenes Mischen zu erreichen.
- Auch bei der von uns gewünschten Gesamtquotenregelung (Unternehmensquote) ist derzeit die Flexibilität begrenzt. Ein stärkerer Einsatz von Biodiesel ist nicht möglich, da die Zugabe von Diesel nach Norm auf 5 Vol.-% beschränkt ist; mindestens 8 Vol.-% wären aber erforderlich. Eine entsprechende Normänderung auf z.B. 10 Vol.-% für Beimischungen ist aber nicht vor 2008 realistisch.

Die genannten Aspekte lassen Wettbewerbsverschiebungen zu Lasten der unabhängigen Aufkommensträger erwarten – eine Entwicklung, die vor dem Hintergrund der starken Konzentration sowohl unter Wettbewerbs- als auch Versorgungssicherheitsgründen verhindert werden sollte.

Wir plädieren daher bei der von uns gewünschten Gesamtquote für eine Staffelung anwachsend auf 5, 75 % ab 2009. Bei der jetzt im Eckpunktepapier vorgesehenen getrennten Quote müsste den geschilderten Problemen bei Ethanol Rechnung getragen werden. Es sollte hier daher für 2007 mit einer Quote von 1 % begonnen werden mit anwachsender Tendenz. Bis 2009 hoffen wir auf die Änderung der Normen und auch auf eine ausreichende Verfügbarkeit von Basisbenzin und qualitativ ausreichendem Bio-DK sowie die Einführung einer Blending-Logistik in den Tanklagern, soweit deren Größe und Umschlagskapazität eine solche Investition rechtfertigen.

- c) Wir teilen die Meinung, dass die Biokraftstoffe der 2. Generation ein bedeutendes Marktpotential haben werden. Wir begrüßen daher grundsätzlich die Festschreibung klarer Förderkriterien. Wir sehen allerdings den Zeithorizont vor dem Hintergrund der noch notwendigen Entwicklungsarbeiten bis zu einer flächendeckenden Markteinführung und der zu erwartenden Forschungs- und Investitionsausgaben sowie der bisher bekannten Produktionskosten etwa von BTL als zu kurz. Wir weisen aber auf einen besonders wichtigen Aspekt hin. Der Markt für alternative Kraftstoffe bietet die Chance, mit einer starken mittelständischen Beteiligung auf allen Stufen die Oligopol-situation im Kraftstoffmarkt zu lockern. Dies ist dem Mineralölmittelstand bei der derzeitigen 1. Generation der alternativen Kraftstoffe sicherlich z. T. gelungen. Für die 2. Generation sehen wir große Gefahr, dass sowohl Forschung und Entwicklung wie Produktion sich ausschließlich in den Händen der internationalen Konzerne befindet. An einer Machbarkeitsstudie der dena, die vom Bund mit 150.000 € mitfinanziert wird, und die kurz vor dem Abschluss steht, sind nur die Großkonzerne beteiligt, die sich im Übrigen auf der europäischen Ebene in der gegründeten „Alliance for Synthetic Fuels in Europe“ vereint haben. Wir bitten daher auch um finanzielle Unterstützung für eine entsprechende Studie mit dem Arbeitstitel „Möglichkeiten des Mittelstandes bei den Biokraftstoffen der 2. Generation“.

Biofuels Matrix UPEI Biofuels Workshop

Country	Biodiesel Capacity in metric tons (MT)	Biodiesel Plan in MT	Bioethanol Cap. in MT	Bioethanol Plan in MT	Tax Advantage (€ cents/l)	Mandatory Blending	When yes %	Mandatory Blending Plan	Market Share 2003 in %	Target 2005 in %	Comments
Austria	149,500	195,000	0	160,000	29	YES	2	1.4.05 2.5% 1.4.07 4.3% 1.4.08 5.75%	0.06	2.5	
Belgium			250,000		455,000 (from 1.11.2008)	7% (from 1.10.2007)		11.5 €/m ³	0	2	As from 1.11.2008, the biocomponents sold on the Belgian market by a "producer recognised by the Belgian government" will be free of excises, if and only if the mixed quantity represents 3.37% for 2006
Croatia											no discussions from government, discussions come from private sector
Cyprus					n.s.			n.s.	0	1	
Czechia	191,000 (17 production sites, 3 new production sites)	210,000	30,000,000 (5 sites)	120,000,000	no advantage on 5% blend, 31% from standard tax on 31% blend	probably yes (there is a law)	when mandatory, 2%	if it will start, then on 1.1.2007 (total turnover in each company, not per each liter)	1.12	3.7	tax advantage only for grown in Czech R. tax territories, no advantage for import
Denmark	100,000				n.s.			n.s.	0	0	
Estonia					100%			100%	0		
Finland		170,000		80,000	0			0	0.1	0.1	
France	360,000	580,000	413,000	1,039,000	33			38	0.68	2	
Germany	2,193,000	1,025,000	488,000	480,000	100%			100%	1.18	2	
Greece			30,000						0	0.7	
Hungary	10,000	200,000	50,000		100%			100%	0	0.6	
Ireland					100%			100%	0	0.06	
Italy	1,031,000			100,000	n.s.	YES	1	1.7.06 1%	0.5	1	
Latvia				6,000	n.s.			n.s.	0.21	2	
Lithuania	10,000				100%			100%	0	2	
Luxembourg					n.s.			n.s.	0		
Malta					n.s.			n.s.	0	0.3	
The Netherlands	30,000	400,000	80,000	100,000	6 €/m ³	1.1.07 YES	2	1.1.07 2% 1.1.10 5.75%	0.03	2	no blending at terminals, blending in refineries
Poland	100,000	160,000	60,000		n.s.			n.s.	0.49	0.5	
Portugal		150,000			100% for 1%			100% for 1%	0	2	
Slovakia					n.s.			n.s.	0.14	2	
Slovenia	4,000	25,000	0	20,000	0	no for each liter / yes for year quantity	3-4% (reality name)	5%	20,000 t	100,000 t	
Spain	322,000 (19 plants)	200,000	615,000 (5 plants)	400,000	100%		YES	0.76	2		
Sweden	8,000	40,000	50,000		100%			100%	1.33	3	
Switzerland					0			0			In the foreseeable future there will be no marketable production sites for biodiesel and bioethanol in Switzerland. Only by special permission pilot production sites with capacities of up to 5,000 MT/a are allowed, total capacity for those sites limited to 15,000 MT/a. There already are two pilot production plants but as yet there is no production going on for want of investors.
United Kingdom	93,000	820,000		360,000	33			2008 2.5% 2010 5%	0.03	0.3	15 ppl buy out price

n.s. = not specified