

**SCHRIFTLICHE STELLUNGNAHME DER  
VEREINIGTEN WERKSTÄTTEN FÜR PFLANZENÖLTECHNOLOGIE ZUR  
ANHÖRUNG DES FINANZAUSSCHUSSES DES DEUTSCHEN BUNDESTAG  
AM 18. OKTOBER 2006**

---

**Zu § 50/3: Besteuerungspfad für Pflanzenöle**

Der statisch beabsichtigte Besteuerungspfad führt dazu, dass reine Pflanzenöle kurz- bzw. mittelfristig unwirtschaftlich werden; es sei denn die Preise für Erdöl steigen parallel stark an.

Ohne schnellen und immens starken Anstieg der Erdölpreise führt der festgelegte Steuerpfad schnell zu Endverbraucherpreisen von Pflanzenöl, die über dem Endverbraucherpreis von Diesel liegen. Dies hat zur Folge, dass jeder potentielle Investor auf diesem Gebiet seine Aktivitäten stoppt und das Engagement in Länder mit besseren steuerlichen und ökonomischen Perspektiven verlagert.

Der deutliche Entwicklungsvorsprung, den Deutschland sich auf diesen von internationalen Experten als Schlüsselmarkt erachteten Technologien erarbeitet hat, würde durch eine breite Insolvenz des diese Entwicklungen erbringenden Mittelstands, der zudem nicht aus Deutschland weggehen kann, schlagartig verloren gehen.

Globale Investoren hingegen, die die deutsche Biofuel-Szene strategisch in den Fokus genommen haben, führen ihr Engagement international an Orten mit den besten Rahmenbedingungen durch, zu denen Deutschland bisher gegolten hat.

Der Automatismus der kontinuierlichen Steuererhöhung von Pflanzenölen führt also automatisch dazu, dass die Schlüsseltechnologie Pflanzenölmotor anders als der Otto- und Dieselmotor nicht mehr in Deutschland entwickelt bzw. produziert wird. Das Gleiche gilt für die benachbarten Technologiefelder Ölmühlentechnologie, Saatzucht-, Kraftstoffentwicklung etc.. Der Besteuerungsautomatismus würde die bisher erbrachten Vorleistungen in einen technologischen Steinbruch für internationale Investoren verwandeln. Deutschland hätte ein weiteres Beispiel dafür, dass es Innovationen hervorbringen, aber häufig keinen Nutzen daraus ziehen kann.

Eine Besteuerung von Pflanzenölen sollte daher dynamisch erfolgen, d.h. durch eine jährliche Überprüfung, die es dann erlaubt, die aufgetretenen Veränderungen der Pflanzenöl- und Erdölpreise objektiv zu berücksichtigen.

Da die Nutzung reiner Pflanzenöle eine motortechnische Veränderung voraussetzt (die bei VWP im günstigsten Fall netto 3.133,- Euro kostet), ist der Beginn einer Besteuerung von Pflanzenölen dann berechtigt, wenn die Preise von Pflanzenöl pro Liter

mehr als 50 Cent unterhalb vom durchschnittlichen Dieseltankstellenpreis liegen. Aus unserer langjährigen Erfahrung stoppen Entwicklungsaktivitäten, wenn die Preisdifferenz Pflanzenöl/Diesel weniger als 50 Cent/Liter beträgt.

#### **Zu § 50/4**

Die dortige Definition: „Pflanzenöl gilt nur dann als Biokraftstoff, wenn seine Eigenschaften mindestens den Anforderungen der Vornorm DIN V 51605 (Stand Juli 2006) entsprechen.“

Die DIN V 51605 bezieht sich ausschließlich auf Rapsöl und ist auch so benannt bzw. wird auf die Einhaltung rapsölspezifischer Kenndaten überprüft. Andere heimische Pflanzenöle wie Sonnenblumenöl, Senföl, Leinöl, Leindotteröl etc. entsprechen nicht dieser Vornorm, was auch von der Normungskommission beabsichtigt war, und unterlägen damit einer sofortigen vollen Mineralölbesteuerung.

Dies bedeutet faktisch eine wirtschaftliche Diskriminierung anderer Pflanzenöle als Rapsöl.

Um dem Erscheinen neuer Normen u.a. über Rapsöl hinaus Rechnung zu tragen, wird eine Formulierung angeregt, die einerseits Qualitätskriterien vorgibt, die andere Pflanzenöle aber nicht ausschließt. Leider reicht dafür die Formulierung in der Begründung noch nicht aus.

#### **Zu § 50/5**

Die im BioKraftQuG erwähnte DIN V 51605 bezieht sich auf eine Rapsölqualität der 1. Generation, die störungsfrei nur in modifizierten Vorkammer-, Wirbelkammer- und Direkteinspritzmotoren alter Bauweise nutzbar ist.

Heute neu gebaute Direkteinspritzmotoren mit Pumpe/Düse oder Common-Rail-Hochdruckeinspritzung u.a. mit Rußpartikelfiltern können mit Rapsöl der 1. Generation nach DIN V 51605 nicht störungsfrei betrieben werden. Dies haben eigene Untersuchungen bzw. Prüfstandsuntersuchungen z.B. der Universität Rostock ergeben.

Es ist also ein Pflanzenölkraftstoff der 2. Generation zu entwickeln und mit einer DIN-Norm zu belegen, die es ermöglicht, Pflanzenöle der 2. Generation funktionell auch in

modernen Hochdruckeinspritz-D.I.-Motoren u.a. mit Partikelfilter unter Einhaltung der Emissionen zu verwenden.

Es wird beantragt, als besonders förderungswürdige Biokraftstoffe zusätzlich aufzunehmen:

**„Pflanzenöle der 2. Generation, die aufgrund ihrer chemischen Reinheit bzw. Additivierung technisch, funktionell und unter Einhaltung heutiger und künftiger Abgasnormen in modernen D.I.-Motoren mit Hochdruckeinspritzung u.a. mit Rußpartikelfilter verwendbar sind.“**

Analog zu synthetischen Kraftstoffen existieren Pflanzenöle der 2. Generation ebenfalls im Labormaßstab und sind erst in geringen Mengen erhältlich.

Die Anlagenentwicklung und Kraftstoffentwicklung für einen breiten Einsatz sowie der Normierungsprozess müssen erst noch stattfinden. Experten messen dieser Entwicklung eine hohe Bedeutung zu, da die Kontinuität der national und international erfolgreichen reinen Pflanzenölnutzung mit Übergang zu Dieselaggregaten der neuen Generation auslaufen würde.

Allersberg, den 13. Oktober 2006

VEREINIGTE WERKSTÄTTEN  
FÜR PFLANZENÖLTECHNOLOGIE

Dr. Georg Gruber