

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen

1. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf ist die Chance vertan, die Biokraftstoffpolitik der Bundesregierung auf eine rationale und nachhaltige Basis zu stellen. Die Diskussion über Biokraftstoffe in der Vergangenheit hätte Gelegenheit gegeben, eine klare Positionierung vorzunehmen und nicht über einzelne Stellschrauben (Quotenhöhe) zu versuchen, einer durch Fakten nicht belegten Tank- oder Tellerdiskussion nachzulaufen.

Der Ansatz der vor dem Quotengesetz geltenden Regelung wäre grundsätzlich richtiger gewesen, nämlich eine konsequente Förderung nach der Zielsetzung: CO₂-Effizienz. Dies beinhaltet selbstverständlich die konsequente Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien. Heute sind die nach wie vor richtigen Zielsetzungen: Stärkung der Versorgungssicherheit, Aufbau alternativer Versorgungsquellen, heimische Wertschöpfung und Beitrag zum Klimaschutz offenbar für die Bundesregierung nicht mehr wichtig.

2. Die jetzt getroffene Regelung mit Unterquoten und einer Gesamtquote geht an den technischen Vorgaben und vor allem den tatsächlichen Marktgegebenheiten vorbei. Die Grundproblematik des Gesetzes liegt in den festgelegten Gesamtquoten von 5,25% für 2009 und 6,25% in den Jahren ab 2010. Mit den zugelassenen Normkraftstoffen B7 und E5 kann maximal eine Gesamtquote von 4,6%-4,8% erreicht werden. Der Mittelstand hat bereits mit einer Gesamtquote von 5,25 % massive Probleme, zum einen, weil wegen des Wegbrechens des B100-Marktes eine Quotenerfüllung über diesen Weg abgeschnitten ist und zum anderen, weil der Mittelstand eine andere Absatzstruktur (mehr Benzin, weniger Diesel) als die Konzerne hat. Die im Gesetz ab 2010 festgelegte Quote von 6,25% würde dem Mittelstand letztlich die Basis entziehen, um mit einem

eigenen Angebot von Beimischungsprodukten im Markt zu sein und damit die Abhängigkeit von den Konzernen verstärken. Bei einer Gesamtquote von 5,25% ohne die Möglichkeit von E10 würde sich die zu zahlende Pönale für die Ölwirtschaft auf 52 Mio. € belaufen. Dabei ist der Mittelstand deutlich stärker belastet als die Konzerne, da der Mittelstand ein anderes Mischungsverhältnis von Benzin und Diesel in den Markt bringt.

Konkret bedeutet dieses bei einer Gesamtquote von 5,25 % für die mittelständischen Unternehmen eine Belastung von 5,50 €/m³; bei einer Gesamtquote von 6,25 % 11,80 €/m³.

Für die Konzerngesellschaften lauten die entsprechenden Zahlen: bei einer Gesamtquote von 5,25 % gleich 0,60 €/m³, bei einer Gesamtquote von 6,25 % gleich 7,10 €/m³. In Belastungszahlen ausgedrückt bedeutet dies für den Mittelstand über 100 Mio. € Pönale/Jahr.

3. Wenn es bei der Gesamtquotenregelung bleibt, müsste mindestens dafür gesorgt werden, dass der Mittelstand im Vergleich zu den marktbeherrschenden Konzernen nicht noch weitere Wettbewerbsnachteile erleidet. Hier wird durch das Gesetz zusammen mit der 10. BImSchV eine dramatische Verschlechterung der Wettbewerbssituation zu Lasten des Mittelstandes und der Verbraucher herbeigeführt und kurz gesagt: die 10. BImSchV nimmt dem Mittelstand die Möglichkeit, freiwillig E10 in den Markt zu bringen und zugleich gibt sie ausschließlich den Konzernen die zusätzliche Möglichkeit, biogene Öle (Co-Hydrierung) als Quotenerfüllung einzusetzen. Diese doppelte Benachteiligung muss beseitigt werden. (Wichtige Hintergrundaspekte zu E10 und zur Co-Hydrierung siehe Anlage).
4. Da der BMU sich weigert, trotz bestehender Norm, trotz der Entschließung des Bundesrates, trotz der EU-Kraftstoffqualitäts-Richtlinie, trotz des Ergebnisses der Ressortabstimmung zum Gesetz, die 10. BImSchV bei vorliegender Norm (de facto liegt die Norm bereits seit Mitte Januar vor) anzupassen, die 10. BImSchV kurzfristig zu ändern, muss das vorliegende Gesetz die Öffnung von E10 als Normkraftstoff auf freiwilliger Basis zulassen. Dabei muss darauf geachtet werden, dass die Gesetzesformulierung den BMU zwingt, mit Veröffentlichung der Norm für E10 unmittelbar und unverzüglich die 10. BImSchV entsprechend anzupassen. Ein Verschieben in die nächste Legislaturperiode hätte schlimme wettbewerbsverzerrende Folgen für den Mineralölmittelstand.
Behauptungen, E10 würde sich in Kostenbelastungen niederschlagen, entbehren konkreter Grundlagen. E10 ist ein Konkurrenzprodukt zu den für den Verbraucher sehr teuren Premiumprodukten der Konzerne. Im Übrigen ist die 10. BImSchV ein massiver Eingriff in die Verbrauchersouveränität. Selbstverständlich wird der Mit-

telstand ein Angebot mit deutlichen Kennzeichnungen für den Verbraucher verbinden. Dies ist im Übrigen in Frankreich ab April 2009 vorgesehen, ohne politische Diskussionen. Der Verbraucher entscheidet selbst, ob sein Auto den Kraftstoff verträgt (mit der Abwrackprämie wird sich die Zahl der Altfahrzeuge, die E10 nicht vertragen, deutlich verringern. Bei einem Bestand von über 41 Mio. Fahrzeugen wird die Zahl von Altfahrzeugen von deutschen Herstellern bei unter 100.000 liegen. Die Fahrzeugimporteure müssen sowieso erläutern, warum ihre Fahrzeuge z.B. in USA, Kanada, Australien und Japan für E10 zugelassen sind und in Deutschland es Probleme geben soll).

5. Die dramatische Schlechterstellung und die Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des Mittelstandes werden noch dadurch verschärft, dass der vorliegende Gesetzentwurf nach dem Beschluss des Koalitionsausschusses die Zulassung von 3% Co-Hydrotreating ab 2010 vorsieht. Damit wären die Konzerne völlig von einer Pönale befreit und der Mittelstand müsste wegen der Belastung von 100 Mio. € sein Geschäft aufgeben. Damit würden die unabhängigen Versorgungsstrukturen, die der Mittelstand über Jahre aufgebaut hat und die es letztlich ermöglichen, an den Tankstellen für die Verbraucher einen Preiswettbewerb darzustellen, schlagartig vernichtet. Der Mittelstand müsste sich ausschließlich über die Konzerne versorgen und damit in seinen Marktentscheidungen in eine völlige Abhängigkeit geraten.
6. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass es gegen die Gesamtquote bzw. die Höhe der Gesamtquote massive verfassungs- und europarechtliche Bedenken gibt. Diesen muss ggf. der Mittelstand rechtliches Gehör verschaffen.

Berlin, den 10. Februar 2009

Zum Thema E10

Zum Thema Co-Hydrotreating

I.

1. Die Diskussion um E10 leidet unter dem Missverständnis, dass es dem Mittelstand **nicht** um eine Zwangsquote geht, sondern im Sinne der Verbrauchersouveränität um ein **freiwilliges** Angebot. Der ADAC bezieht seine ablehnende Haltung auf die Zwangsquote, die aber überhaupt nicht zur Debatte steht.
2. E10 ist nach der 10. BImSchV als Kraftstoff nicht zugelassen. Damit ist gegenüber der Regelung, wie sie bis zum Ende 2008 galt, eine negative Änderung eingetreten, ausschließlich zu Lasten des Mittelstandes: obwohl keine Norm bestand, konnte E10 verkauft werden, natürlich mit entsprechender deutlicher Kennzeichnung für die Verbraucher. Hintergrund waren Entscheidungen im BMU. Die Leitung befürchtete offenbar eine Negativ-Kampagne einer beteiligten Organisation. Auch hatten die Kraftfahrzeugimporteure sich ebenso gegen E10 gewandt wie die Mineralölkonzerne. Bei den Kfz-Importeuren ist dies umso erstaunlicher, da z.B. in USA, Kanada, Australien, Japan und anderen Ländern diese Fahrzeughersteller eine Empfehlung zur Betankung mit E10 geben. Es kommt hinzu, dass E10 ab April 2009 in Frankreich flächendeckend angeboten wird.
3. Für das Thema E10 gibt es gewichtige Sachverhalte und Bewertungen:
 - Am 13. Januar 2009 hat der DIN-Ausschuss die nationale Norm für E10 beschlossen. Die Norm tritt mit Veröffentlichung, voraussichtlich am 1. März 2009, in Kraft.
 - Am 17. Dezember 2008 wurde zwischen Rat, Parlament und Kommission die EU-Kraftstoffqualitätsrichtlinie beschlossen. Diese sieht die Einführung von E10 verpflichtend in allen Mitgliedsstaaten bis 2010 vor.

- Der Bundesrat hat anlässlich der Befassung mit der 10. BImSchV am 18.12.2008 in einer Entschließung die Bundesregierung aufgefordert, E10 auf freiwilliger Basis (nicht als Pflichtquote) zuzulassen. Das war immer die Forderung des Mineralölmittelstandes.
- In der Ressortabstimmung zur 10. BImSchV hatten BMWi und BMELV die Zulassung von E10 als freiwilliges Angebot gefordert; BMU hatte dies stets abgelehnt. Als Kompromiss wurde vereinbart, dass nach Vorliegen der nationalen E10-Norm über die Einführung von E10 neu entschieden wird. Ein entsprechendes Schreiben hat inzwischen Sts Lindemann an Sts Machnig geschickt.
- E10 ist für den Mineralölmittelstand ein wichtiges Wettbewerbsprodukt. E10 ist qualitativ vergleichbar mit den so genannten Premiumkraftstoffen der Konzerne. Diese Kraftstoffe sind für den Verbraucher teuer und liegen bis zu 16 Cent über dem Preis von Superbenzin. Der Mittelstand würde E10 als vergleichbares Produkt preislich deutlich günstiger anbieten. Behauptungen, E10 würde zu Kostenbelastungen der Verbraucher führen, entbehren konkreter Grundlagen. Selbstverständlich würde das Produkt entsprechend gekennzeichnet. Jeder Verbraucher kann selbst entscheiden, ob sein Auto E10 verträgt oder nicht (gilt sowieso nur für alte Pkw). E10 bedeutet also ein Stück Verbrauchersouveränität und ein wichtiges Wettbewerbselement in dem ansonsten oligopolistischen Mineralölmarkt.
- Ohne E10 ist der Mittelstand gezwungen, den Bezug bei den oligopolistischen Marktführern (Konzernen) zu erhöhen, da alternative Versorgungsstrukturen abgeschnitten sind. Das vermindert zusätzlich die Wettbewerbsposition.
- Behauptungen, durch E10 würde E5 als Standardangebot verdrängt, sind schlichtweg falsch. Die Mittelständler wollen E10 **zusätzlich und freiwillig** anbieten. Selbstverständlich bleibt E5 flächendeckend Standardangebot.
- Die Mineralölindustrie bekämpft E10, weil sie Front machen gegen Bioethanol, wegen der Überflußproduktion von Benzin in den Raffinerien.
- Behauptungen, durch E10 würden natürliche Lebensräume gefährdet, sind völlig irreführend. Tatsache ist, dass durch die freiwillige Einführung von E10 in Deutschland rund

300.000 t Ethanol benötigt würden. Die Produktionskapazitäten in Deutschland wie in der EU von 900.000 t bzw. 4,1 Mio. t reichen völlig aus. Dies gilt auch für die notwendige heimische Biomasse (Weizen, Roggen, Gerste, Zuckerrüben). Hier gibt es keinerlei Nachhaltigkeitsprobleme. Wichtig ist zu beachten, dass im Getreidesektor zunehmende Überproduktionen bestehen: in 2008 EU-weit rd. 60 Mio. t Getreideüberproduktion. In Deutschland haben wir bei Roggen allein 1,5 Mio. t Überproduktion. Diese Menge würde für eine E10-Produktion von 300.000 t ausreichend sein.

- Behauptungen, E10 bringe keine CO₂-Minderungen, sind falsch. Dazu hat das ifeu-Institut erst kürzlich ein Gutachten erstellt. Mit bis zu 80% CO₂-Minderung auf Basis heimischer Biomasse werden die von der EU geforderten Mindestanforderungen von 35% weit überschritten.
- Zu erinnern ist auch an die Roadmap, die eine gemeinsame Position von BMU, BMELV, VDA, MWV und Mineralölmitelstand festgeschrieben hat. Dies war eine Paketlösung. Zentrale Bestandteile waren B7, E85 und E10. Den ebenfalls enthaltenen 3% Co-Hydrotreating hat der Mittelstand nur zugestimmt wegen der Öffnung für E10. Ohne E10 wird der Mittelstand weiterhin strikt gegen das Co-Hydrotreating sein, da ansonsten ausgerechnet die Mineralölkonzerne einen massiven Vorteil bei der Quotenerfüllung haben.
- Hinweise, mit der Aufnahme von E10 in das Quotengesetz bedürfe es einer erneuten Notifizierung in Brüssel, sind aus zwei Gründen nicht zu teilen:
Zum Einen ist die deutsche E10-Norm schärfer als die mit Zustimmung der gesamten europäischen Automobilindustrie beschlossenen technischen Implikationen in Brüssel. Die schärferen Regelungen in Deutschland sind im Wesentlichen durch die Automobilindustrie in die Norm übernommen worden. Dies bedeutet, dass die europäische Regelung im Sinne der Klagen des Autoimpoteurs-Verband und des ADAC schlechter ist als die deutsche E10-DIN-Norm. Jedes ausländische Auto kann also mit Sicherheit qualitativ besser E10 in Deutschland tanken als in den anderen Ländern. Eine Notifizierung wäre aber nur notwendig, wenn es umgekehrt wäre.
Zum Anderen sehen die EU-Beschlüsse vom 17. 12. 2008 die Einführung von E10 vor.

Fazit: Es müsste dringend die 10. BImSchV geändert werden. Es gibt kein Argument gegen eine solche Änderung. Dies könnte auch schnell geschehen, weil es eine Verordnung der Bundesregierung ist. Da der Bundesrat die freiwillige Einführung von E10 in der genannten Entscheidung bereits gefordert hat, können auch von daher keine Probleme entstehen.

Sollte die Bundesregierung eine schnelle Änderung der 10. BImSchV nicht mittragen, müsste E10 über das Quotengesetz geregelt werden, z.B. durch eine entsprechende Ergänzung in § 37a.

4. Um den Markteinsatz von E10 zu erreichen, ist allerdings auch unbedingt eine Änderung im **Gesetz zur Änderung der Förderung von Biokraftstoffen** notwendig. Unter Punkt a auf Seite 1 des Gesetzentwurfes ist als 3.Beistrich aufgeführt, dass „für eine Übergangszeit die Beimischung von 10 Vol. % Ethanol zu Ottokraftstoffen ... nicht möglich“ ist. Wenn im Gesetz diese Passage nicht ersatzlos gestrichen wird, könnte auch eine gewünschte Änderung der 10. BImSchV nicht greifen, da dem das Gesetz entgegen steht.

II.

Das Gesetz sieht die Anrechnung auf die Quote von max. 3% Cohydriertes Pflanzenöl vor. Trotz erheblicher Bedenken hat der Mineralölmittelstand im Rahmen der Roadmap dies als Gesamtpaket mit B7, E10 und E85 akzeptiert. Durch den Wegfall von E10 durch die 10. BImSchV ist damit die Grundlage unserer Zustimmung zu Co-Hydrotreating entfallen.

Co-Hydrotreating würde in Deutschland nahezu die kompletten Biokraftstoffhersteller des Absatzes berauben, weil Co-Hydrotreating als Vorprodukt nur Pflanzenöl, und eben kein Biodiesel benötigt. Mit 3% Co-Hydrotreating würden mindestens 800.00 t Biodiesel entfallen.

Betroffen wären damit in Deutschland zahlreiche Arbeitsplätze und Unternehmen. Hier sind auch umfangreiche öffentliche Fördermittel dann „in den Sand gesetzt“.

Für den Mineralölmittelstand bedeutet dies, dass er weitgehend die Möglichkeit verliert, durch eigenes Blending an der Wertschöpfungskette teilzunehmen und eine eigenständige Wettbewerbsposition zu haben. Hydrotreating würde also im Ergebnis die Oligopolstellung der Konzerne noch weiter verstärken.