

Handelshaus Runkel

Biogene Treib- und Schmierstoffe
Pflanzenöltechnik . Umwelt-Technologie



Handelshaus Runkel . Taunusstrasse 39 . 64331 Weiterstadt

Bundesverband Bioenergie e.V. (BBE)
Godesberger Allee 142-148
D-53175 Bonn

Unser Zeichen:
HR/ JR

Ihr Zeichen:
Herr Siegmund

Ihre Nachricht vom:
Email vom 30.10.2009

Datum:
02.11.2009

Stellungnahme zur Strategiediskussion und zu einer gemeinsamen Biokraftstoffpolitik im Rahmen der BBE-Fachausschußsitzung „Flüssige Bioenergieträger“ am 11.11.2009 auf dem Messegelände in Hannover Hier: Pflanzenöl-Kraftstoff

Sehr geehrter Herr Siegmund,

hiermit übersende ich Ihnen meine Anmerkungen und Stellungnahme zu der geplanten Veranstaltung:

1. „Förderung“ durch verpflichtende Quote:

Die mit dem Biokraftstoff-Quotengesetz (BioKraftQuG) eingeführte verpflichtende Quote in Verbindung mit einer Besteuerung von Pflanzenöl hat in der Praxis zu einem starken Rückgang mittelständischer Biokraftstoff-Produktion, insbesondere bei Pflanzenöl-Kraftstoff geführt.

Derzeit sind von ehemals 700 dezentralen Ölversorgern, in der Regel bäuerlichen Betriebseinrichtungen, 500 nicht mehr in Betrieb und stehen still. Dies hat auf dem Agrarsektor einen enormen volkswirtschaftlichen Schaden verursacht. Viele Betriebe sind dadurch in die roten Zahlen gekommen, einige ruiniert, weil sie sich auf die damalige im Energiesteuergesetz verankerte Zusage einer Begünstigung biogener Anteile in Kraftstoffen (bis 2010) verlassen und in Zukunft investiert hatten.

Diese Art der „Förderung“ durch Verpflichtung begünstigt einseitig die Großindustrie, da die Quotenverpflichtung in der Regel nur durch Biodiesel dargestellt wird und nicht durch Pflanzenöl.

Auch die Auslieferung von plantanol-diesel als zuverlässige und preisgünstige Alternative für Erdöl basierten DK, musste wegen der vollen Versteuerung als Mischkraftstoff (0,47 Euro pro Liter) eingestellt werden.

Bekanntermaßen haben die meisten Speditionen noch bis 2008 in meistens auf 2-Tank-System umgerüsteten LKWs, Pflanzenöl als Kraftstoff eingesetzt. Dieser Markt ist inzwischen komplett weg gebrochen.

Alle diese Investitionen sind durch die plötzliche und vorzeitige Änderung ehemaliger gesetzlicher Zusagen zunichte gemacht worden. Die LKWs fahren nun wieder mit mineralischem, CO₂ freisetzendem und damit Klima schädlichem Erdöl.

Durch diese Änderung der Gesetzgebung ist ein enormer volkswirtschaftlicher Schaden entstanden, der angesichts der aktuellen Wirtschaftslage und der Klimaproblematik unfassbar ist.

Damit werden Arbeitsplätze in unserem Land vernichtet und die Wirtschaftskrise zusätzlich verschärft.

Auch der Verkauf von mit Bundesmitteln ehemals hoch subventionierter Biodiesel-Anlagen in das Ausland und der nunmehr erneut von dort subventionierte Bezug von B 95 aus Amerika, ist insbesondere unter Hinblick auf die aktuelle wirtschaftliche Lage nur noch mit Kopfschütteln zu beurteilen.

Hier muss dringend zurückgerudert werden.

Zu fordern ist die ehemals allen gerecht werdende Förderung biogener Anteile in Kraftstoffen durch steuerliche Begünstigung, wie sie im Energiesteuergesetz bis 2010 zugesagt war. Alle anderen Lösungen sind Markt verzerrend wie auch einseitig begünstigend und widersprechen damit auch dem Grundgesetz.

Nur durch Anreize und nicht durch Verpflichtung können Änderungen nachhaltig erreicht werden.

2. „Förderung“ von Mischkraftstoffen (Bio-Reinkraftstoffe)

Mit der Einführung des BioKraftQuG wurde die Begünstigung so genannter „Mischkraftstoffe“ komplett eingestellt. Diese sind seit 2007 voll mit 0,47 Euro pro Liter zu versteuern. Eine weiter unverständliche Maßnahme wo gerade diese bereits technisch umsetzbar sind und deutlich zu einer nachhaltigen Versorgung und somit zum Klimaschutz beitragen könnten.

Im Jahre 2006 konnten z.B. durch den Verkauf von 1,5 Millionen Liter plantanol-diesel rd. 4.770 Tonnen an CO₂ eingespart werden. Gleichzeitig wurde die Ruß- und Feinstaubbelastung um bis zu 61% reduziert, was sogar aufwändige technische Nachrüstungen von Partikelfiltern nach aktuellem Maßstab erübrigte. Insofern könnten Mischkraftstoffe wie plantanol-diesel sofort eine deutliche Entlastung bewirken.

Mit dem Wegfall dieses Pflanzenöl-Kraftstoffes brach auch die Heimische Versorgung und somit der heimische Pflanzenölmarkt zusammen.

Durch die plötzliche volle Versteuerung mit 0,47 Euro pro Liter war dieser bereits etablierte Kraftstoff nicht mehr am Markt absetzbar. **Alle Mitarbeiter mussten entlassen, die Betriebsmittel notverkauft werden.** Dadurch ist der Firma ein geschätzter Schaden von rd. 650.000 Euro entstanden.

Damit wurde eine bezahlbare und bereits am Markt eingeführte Lösung zu einer umweltgerechten Versorgung vernichtet und es ist ein Volkswirtschaftlicher wie auch Umwelt-Schaden entstanden.

Die aktuelle einseitige Forderung und Begünstigung von ausschließlich Bio-Reinkraftstoff stellt in der Praxis eine technische Hürde dar, die nur durch zusätzliche enorme Subventionen ausgeglichen werden könnte. Dies zeigt sich an der Bioethanol-Problematik (E 85) mehr geht technisch nicht, wie auch darin, dass die meisten Pflanzenöle auf Grund ihrer zu hohen Viskosität Verdüner benötigen, damit sie in allen Fahrzeugen ohne Umbau eingesetzt werden können.

Einer Verwirklichung von Bioreinkraftstoff stehen insbesondere Unverträglichkeiten mit Motorkomponenten oder sonstige technische Eignungen entgegen.

Mit ideologisch geprägten Forderungen nach ausschließlich Bio-Reinkraftstoff werden bereits vorhandene und kostengünstige Teillösungen wie bei plantanol-diesel mit bereits 60% Biomasse-Anteil, für den Klimaschutz ausgegrenzt.

Zu fordern ist deshalb eine Nutzung aller alternativer Möglichkeiten und damit die Begünstigung biogener Anteile in Kraftstoffen, wie dies ursprünglich im Energiesteuergesetz vorgesehen war.

Der Begriff des „Mischkraftstoffes“ sollte komplett entfallen, da ein Kraftstoff wie Biodiesel auch ein Mischkraftstoff ist, jedoch als zu begünstigender Kraftstoff als Biokraftstoff deklariert ist und damit gefördert wird. Ein Verwirrspiel ohne Gleichen.

3. Zwei Gesetze für die Kraftstoff-Besteuerung

Eine weitere Forderung sollte sein, dass die Kraftstoff-Besteuerung nur in einem Gesetz festzulegen ist. Die Aktuelle Situation, dass es aktuell zwei Gesetzestexte (Energiesteuergesetz und Biokraftstoff-Quotengesetz) gibt ist verwirrend und hat bereits in der Praxis zu fatalen volkswirtschaftlichen Schäden geführt.

So besteht im Energiesteuergesetz die gesetzliche Zusage einer steuerlichen Begünstigung biogener Komponenten in Kraftstoffen bis 2010, während sie mit dem Zweitgesetz (BioKraftQuG) für Mischkraftstoffe (§ 50) gleichzeitig aufgehoben ist.

Man muss sich aktuell in zwei sich widersprechende Gesetze einlesen um den aktuellen rechtlichen Sachstand richtig erfassen zu können. Ein für den Wirtschaftsteilnehmer nicht zumutbarer und nicht hinzunehmender Sachverhalt, da keine rechtliche Klarheit mehr besteht.

4. Neue Richtlinie des Europäischen Parlamentes zur Förderung von Energie aus Erneuerbaren Quellen.

Die am 05. Juni 2009 im Amtsblatt L 140/16 der EU veröffentlichte Rahmen-Richtlinie des Europäischen Parlamentes zur Förderung von Energien aus Erneuerbaren Quellen (Richtlinie 2009/28/EG) verlangt eindeutig aus Gründen des Klimaschutzes und zur Sicherstellung einer nachhaltigen Versorgung, die Nutzung aller vorhandenen Möglichkeiten und damit auch die Förderung biogener Anteile in Kraftstoffen (Mischkraftstoff).

Die Richtlinie beinhaltet die Verpflichtung zur Umsetzung in allen EU-Mitgliedstaaten binnen 20 Monaten.

Danach muss die aktuelle Bio-Kraftstoff-Gesetzgebung in Deutschland entsprechend angepasst werden. Die im Energiesteuergesetz bestandene Regelung, wie sie ursprünglich bis 2010 zugesagt war, würde dies wieder erfüllen.

Deshalb sollten die Regelungen im Energiesteuergesetz, wie sie im Übrigen auch in der Schweiz praktiziert werden (biogene Komponenten in Kraftstoffen sind steuerbefreit), wieder in den Rechtsstand erhoben werden.

5. Unterkompensation von Pflanzenöl als Kraftstoff

Der Untersuchungsbericht des Umweltbundesamtes zur Über- /Unterkompensation von Bio-Kraftstoff zeigt eindeutig eine Unterkompensation von Pflanzenöl (bis zu 27 Cent pro Liter bei dezentraler Produktion).

Deshalb ist zu fordern, die aktuelle Steuer auf Pflanzenöl als Kraftstoff komplett auszusetzen.

6. Nachhaltigkeits-VO

Die eingeführte Nachhaltigkeits-Verordnung ist in der Praxis nicht mehr durchführbar und unserer Volkswirtschaft abträglich.

Die vorgegebenen Nachweis- und Berechnungskriterien sind kaum erfüllbar. Es gibt über 400 verschiedene Ölpflanzen weltweit, die zu Biokraftstoff genutzt werden können. Daraus erwächst eine derartige Vielfalt an unterschiedlichen Berechnungen, die auch unter Hinblick auf die sehr unterschiedliche Bodenstruktur in der Praxis eine exakte Berechnung kaum noch zulassen.

Hier müsste dringend eine einfache und praktikable Lösung gefunden werden, z.B. dahingehend, dass nur bestimmte Nutzungen wie z.B. die Rodungen von Urwald für den Ölpflanzenanbau etc. nicht zulässig ist.

Es ist illusorisch zu glauben, dass das Ausland sich an derartige Regelungen halten würde. Deshalb trifft es wieder einmal unsere Landwirte, die alles teuer bezahlen müssen und damit immer weiter die Lust und die finanziellen Möglichkeiten verlieren, Ölsaaten bei uns überhaupt anbauen zu können.

Es ist deshalb dringend geboten, eine Vereinfachung zu fordern.

7. Besteuerung von Bio-Kraftstoff und volkswirtschaftliche Auswirkungen

Wie aus den Nachrichten zu entnehmen ist, sollen in den nächsten Jahren aus Gründen des Klimaschutzes alleine für die Entwicklungsländer **100 Milliarden Euro** zur Verfügung gestellt werden.

Es ist für den Bürger unfassbar, dass ein Staat auf der einen Seite derartige Kosten aufwendet und die eigene, Heimische Produktion von Bio-Kraftstoff derartig behindert, ja sogar ausschließt. Gleichzeitig werden auch noch Millionen von Euro an Subventionen gewährt für die Entwicklung neuer Technologien im Klimaschutz.

Wie soll man es einem Bürger begreiflich machen, dass einerseits immense Ausgaben für den Klimaschutz getätigt werden, wo auf der anderen Seite bereits in Deutschland eingeführte Bio-Technologien durch Besteuerung wieder vom Markt gedrängt wird.

Ich möchte nochmals erwähnen, dass dadurch volkswirtschaftlich gesehen die Wirtschaftskrise deutlich verschärft wurde. Angesichts knapper Haushaltskassen ein wirtschaftliches Desaster.

Staatliches Handeln sollte sich am Wohle des Ganzen orientieren und zum Wohle des Ganzen wirken.

Nach den Vorgaben des Europäischen Parlamentes dürfen einzelne Biokraftstoff-Technologien nur dann bevorzugt staatlich gefördert werden, wenn durch Gesamt-Ökobilanzen eindeutige Vorteile nachgewiesen werden.

Die neu veröffentlichte UBA Studie (siehe Anlage) bewertet das Emissionsminderungspotential von Pflanzenöl gegenüber DK mit 57%. Dies ist der höchste Wert von allen aktuell möglichen Technologien. Gerade diese optimale Technologie wurde jedoch ausgegrenzt, Betriebsmittel wurden vernichtet.

Anzumerken ist, dass die Nutzung von Ölpflanzen gerade auch unter Hinblick auf die Verwertungsmöglichkeit des Presskuchens als Futter- und Nahrungsmittel (Teller & Tank), als Kraftstoff der 3. Generation angesehen werden kann.

Anlagen:

INFO 077 - Das planto-tec-verfahren, ein Versorgungskonzept der Zukunft.

INFO 080 - UBA-Studie

INFO 082 - Stellungnahme zum Bericht der Bundesregierung zur
Steuerbegünstigung von Biokraft- und Bioheizstoffen 2008

INFO 056 - Fliesschema Ganzpflanzenverwertung

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Runkel

Geschäftsführer, Bio-Kraftstoff-Entwickler

Handelshaus Runkel . Biogene Treib- und Schmierstoffe . Taunusstr.39 . D-64331 Weiterstadt bei Ffm.
Phone. 0049 - 6150 - 5919300 . Fax: 0049 - 6150 - 5919301 . Email: biotech@handelshaus-runkel.de
Inh. Jürgen Runkel . Sitz: Amtsgericht Darmstadt . Umsatzsteuer-Ident-Nr/ VAT-Nr: DE 210 088 914
Internet: www.handelshaus-runkel.de und www.plantanol.de . Schutzmarke: plantanol ®
Handelshaus Runkel / INFO 081 - Stellungnahme