

**07.04.06****Mobil ohne Fossil e.V.**  
c/o Marcus Reichenberg  
Kaltenmoserstraße 10  
82362 Weilheim  
Tel. 0881-4421 · Fax: 0824  
energy@gtodis.com  
www.mobilohnefossil.de**Stellungnahme  
des Bundesrates****Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von  
Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes**

Der Bundesrat hat in seiner 821. Sitzung am 7. April 2006 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

**1. Zu Artikel 1 allgemein (EnergieStG)**

Die Bundesregierung wird aufgefordert, ein Gesamtkonzept zum 1. Januar 2007 auf Grundlage eines weiteren Berichtes zur Steuervergünstigung von Biokraft- und Bioheizstoffen vorzulegen. Dabei sind die Auswirkungen einer Steuervergünstigung und der Beimischungspflicht fiskalpolitisch und im Hinblick auf die Steigerung eines verstärkten Biokraftstoffeinsatzes und auf die Wettbewerbsfähigkeit der Produzenten und Abnehmer von Biokraftstoffen darzustellen.

**2. Zu Artikel 1 allgemein (EnergieStG)**

- a) Die im Gesetzentwurf vorgesehene Besteuerung von Biokraft- und Bioheizstoffen wird mit dem ersten Biokraftstoffbericht der Bundesregierung begründet. Biokraftstoffberichte sind nach dem Mineralölsteuergesetz alle zwei Jahre vorzulegen. Der erste Berichtstermin war der 1. März 2004. Wegen der vorgesehenen Beimischungspflicht ab 2007 und der damit verbundenen Besteuerung von Biokraftstoffen bittet der Bundesrat die Bundesregierung, unverzüglich einen aktualisierten Bericht vorzulegen, damit die Höhe der Steuersätze ab 2007 sachgerecht festgelegt werden.

- b) Um Transparenz zu schaffen und um keine Investitionshemmnisse entstehen zu lassen, bittet der Bundesrat die Bundesregierung, möglichst umgehend die Umsetzung der im Koalitionsvertrag vorgesehenen Beimischungspflicht zu konkretisieren.

Begründung:

Die vorgezogene Besteuerung der Biokraftstoffe wird mit der Überkompensation begründet, die im ersten Biokraftstoffbericht der Bundesregierung (BT-Drucksache 15/5816) vom 21. Juni 2005 ermittelt wurde. Bei einer Überkompensation sind zwar nach Artikel 16 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 die ermäßigten Steuersätze zu modulieren. Die Anpassung muss aber nicht zwingend zum 1. August 2006 erfolgen.

Eine von der Beimischungspflicht losgelöste Besteuerung von Biokraftstoffen wird die ohnehin bereits entstandene Planungsunsicherheit für Investoren und Anlagenbetreiber noch weiter erhöhen.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Steuerbefreiung von Biokraftstoffen, die in der Land- und Forstwirtschaft verwendet werden, ist sinnvoll. Damit werden Anreize zur verstärkten Verwendung von Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft geschaffen. Gleichzeitig ist die Steuerbefreiung ein gewisser Ausgleich für die hohe Agrardieselbesteuerung in Deutschland. Die Steuerbefreiung für die Land- und Forstwirtschaft sollte auch bei einer Beimischungspflicht beibehalten werden.

3. Zu Artikel 1 (EnergieStG)

Die Bundesregierung wird gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass der Einsatz von Energieerzeugnissen der Altöl-Recycling-Industrie für die Herstellung von Schmierstoffen aus Altölen wie bisher steuerbefreit bleibt.

Begründung:

Die Altöl-Recycling-Industrie erzeugt derzeit in der Bundesrepublik lt. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Statistik 2005, rd. 356 000 Tonnen Mineralölprodukte (insbesondere Heizstoffe und Schmieröle) aus Altöl pro Jahr, hiervon rd. 116 000 Tonnen hochwertige Schmieröle.

Nach dem geltenden Mineralölsteuerrecht dürfen die Inhaber von Mineralölherstellungsbetrieben zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebe Mineralöle steuerfrei verwenden (sog. Herstellerprivileg). Das Mineralöl muss nicht im Betrieb hergestellt worden sein. Im vorliegenden Gesetzentwurf wird das Herstellerprivileg für Schmierölproduzenten insoweit eingeschränkt, als die für die Herstellung von Schmieröl eingesetzten Energieerzeugnisse, die nicht im Betrieb hergestellt wurden, versteuert werden müssen.

Für die Altöl-Recycling-Industrie als Bestandteil des produzierenden Gewerbes, die als Hauptzweck hochwertiges Schmieröl herstellt, ist dieser Herstellungsprozess mit hohem Energieaufwand verbunden, der nach dem jetzigen Gesetzentwurf zu versteuern ist. Die Verwendung von Energieerzeugnissen für die Herstellung von Heizstoffen aus Altölen im selben Betrieb bleibt dagegen wie bisher steuerbefreit. Es ist sicherzustellen, diese Herstellungsprozesse steuerrechtlich gleich zu behandeln.

Die Beibehaltung der Steuerbefreiung für den Energieaufwand für die Herstellung von Schmierstoffen aus Altöl trägt zur Umsetzung einer hochwertigen Verwertung, einem Ziel des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes, bei.

Die Aufarbeitung von Altöl zu Schmieröl schließt auf hochwertige Art Kreisläufe und schont Ressourcen. Sie ist notwendig, um die Entsorgungssicherheit, neben der steuerbegünstigten, energetischen Verwertung, zu sichern. Die Bundesrepublik ist EU-weit führend im Hinblick sowohl auf die Sammlung von Altöl, als auch auf bestehende Aufbereitungstechnologien.

Die mittelständisch geprägte Altöl-Recycling-Industrie hat in der Bundesrepublik im erheblichen Ausmaß in hochwertige, innovative Aufbereitungstechnologien investiert, welche weltweit durch inländische Referenzobjekte vermarktet werden sollen.

4. Zu Artikel 1 (§ 2 Abs. 2 Nr. 2, § 56 Abs. 2 Nr. 2 EnergieStG)

In Artikel 1 ist in § 2 Abs. 2 Nr. 2 und in § 56 Abs. 2 Nr. 2 jeweils die Angabe "bis zum 31. Dezember 2009" durch die Angabe "bis zum 31. Dezember 2020" zu ersetzen.

Begründung:

Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen haben ergeben, dass Flüssiggas im Vergleich zu Erdgas sowohl aus ökologischer als auch aus ökonomischer Sicht als gleichwertig betrachtet werden kann.

Daher ist es unerlässlich, dass für Flüssiggas und Erdgas als Kraftstoff gleiche Rahmenbedingungen im Wettbewerb geschaffen und damit der mittelständisch geprägten Flüssiggasbranche Planungssicherheit für langfristige Investitionsprojekte ermöglicht werden.

Auch aus verkehrspolitischen Erwägungen heraus ist eine Gleichbehandlung von Flüssiggas und Erdgas geboten. Flüssiggas zielt im Gegensatz zu Erdgas auf den Altbestand an Fahrzeugen, da sowohl der technische als auch der finanzielle Aufwand zur Umrüstung auf Flüssiggas deutlich geringer ausfällt. Unter den fossilen Energieträgern sind Flüssiggas und Erdgas die Energieträger mit dem geringsten Kohlenstoff/Wasserstoff-Verhältnis. Sie verfügen auf Grund dessen über ein erhebliches CO<sub>2</sub>-Minderungspotenzial. Damit können

*Hier hätte ich gerne den Vergleich mit Pflanzenöl....*

gasbetriebene Fahrzeuge einen nicht unerheblichen Beitrag zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor leisten. → ? ~ ca. 12% ...

Insbesondere stellen Erdgas- und Flüssiggasfahrzeuge vor dem Hintergrund der seit Januar 2005 in Deutschland umgesetzten EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie eine wirtschaftliche Alternative zu Dieselfahrzeugen dar. In wissenschaftlichen Studien wurde nachgewiesen, dass Erdgas- und Flüssiggasfahrzeuge hinsichtlich ihrer Umwelteigenschaften als gleichwertig einzustufen sind. Darüber hinaus können Erdgas und Flüssiggas eine Brückenfunktion zum Wasserstoffzeitalter übernehmen, da auch Flüssiggas zur Wasserstoffherstellung verwendet werden kann.

Nach dem Fortschrittsbericht 2004 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung soll Flüssiggas bis 2020 einen Marktanteil von 1,5 v.H. am Gesamtfahrzeugbestand erreichen. Dies ist nur durch eine steuerrechtliche Gleichstellung von Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoff zu erzielen.

Unabhängig von den dargestellten sachlichen Erwägungen können durch die Gleichstellung von Erdgas und Flüssiggas in der stark mittelständisch geprägten Flüssiggasbranche vorhandene Arbeitsplätze gesichert und neue Stellen geschaffen werden. Im vergangenen Jahr wurden in Deutschland 33.000 Fahrzeuge auf Flüssiggasbetrieb umgerüstet. Damit ist auch das Kfz-Handwerk von einer steuerlichen Ungleichbehandlung von Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoff maßgeblich betroffen.

*\*kt. Fortschrittsbericht wollte sich die Bundesregierung auch für eine steuerliche Begünstigung für Biokraftstoffe über das Jahr 2009 einsetzen.*

5. Zu Artikel 1 (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 - neu - EnergieStG)

In Artikel 1 ist in § 2 Abs. 2 Nr. 2 der Punkt am Ende durch ein Komma zu ersetzen und folgende Nummer anzufügen:

"3. für 1 000 l Gasöl der Unterpositionen 2710 19 41  
bis 2710 19 49 der Kombinierten Nomenklatur  
mit einem Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg 21,00 EUR,  
wenn sie beim Einsatz von Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände von  
Hafenunternehmen zum Be- und Entladen von Seeschiffen verwendet  
werden."

Begründung:

Nach dem EnergieStG-E soll der Verbrauch von Gasöl (Dieselkraftstoff) beim Hafenumschlag weiterhin mit dem Regelsteuersatz von 470,40 EUR je 1.000 l Gasöl (Schwefelgehalt von höchstens 10 mg/kg) besteuert werden. Ein solcher Dieselkraftstoff wird für den Betrieb von Umschlaggeräten und Fahrzeugen verbraucht, die zum Be- und Entladen von Seeschiffen auf den Terminals der Hafenunternehmen eingesetzt werden.

Mit dem Gesetzentwurf soll die Richtlinie 2003/96/EG zur Restrukturierung

der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in nationales Recht umgesetzt werden. Deren Artikel 8 Abs. 2d gilt ab dem Jahr 2004 für den Verbrauch von Gasöl durch Fahrzeuge, die bestimmungsgemäß abseits von öffentlichen Straßen eingesetzt werden oder über keine Genehmigung für die überwiegende Verwendung auf öffentlichen Straßen verfügen, und sieht einen Mindeststeuerbetrag von 21,00 EUR je 1.000 l vor. In den Jahren 1992 bis 1994 betrug dieser Mindeststeuerbetrag sogar nur rund 19,00 EUR/1.000 l. Während insbesondere die niederländische und belgische Regierung von dieser Steuerermäßigung im Interesse ihrer Seehäfen seit 1992 Gebrauch machen, müssen deutsche Hafenunternehmen einen mehr als 20-fach höheren deutschen Regelsteuersatz als ihre Wettbewerber in den Konkurrenzhäfen zahlen.

Bei einer jährlichen Verbrauchsmenge von etwa 60 Mio. l Dieselkraftstoff im Jahr beträgt der Kostennachteil der deutschen Seehäfen gegenüber den niederländischen und belgischen Seehäfen rund 27 Mio. EUR im Jahr. Dies gilt insbesondere für die am Containerumschlag in den deutschen Seehäfen beteiligten Betriebe. Sie verbrauchen an einem Standort für den Einsatz ihrer Flurförderfahrzeuge jeweils bis zu 18 Mio. l Dieselkraftstoff im Jahr und zahlen dafür bis zu 8,5 Mio. EUR Mineralölsteuer jährlich. Vergleichbare Unternehmen in den niederländischen und belgischen Seehäfen mit entsprechenden Betriebssystemen wie in den deutschen Seehäfen müssen für den Verbrauch von 18 Mio. l Dieselkraftstoff zur Abwicklung des gleichen Umschlagvolumens aber nur 378.000 EUR Mineralölsteuer aufwenden.

Dies sind Größenordnungen, die angesichts des immer härter werdenden Wettbewerbs zu erheblichen Nachteilen für die deutschen Seehäfen im internationalen Wettbewerb führen.

Seit 1999 steht im Rahmen der zwischen Bund und Küstenländern vereinbarten Gemeinsamen Seehafenplattform zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen und zur Stärkung des Hafenstandortes Deutschland auch die Harmonisierung der Mineralölsteuer auf der Agenda. Die Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer haben hierzu mehrfach Kompensationen auf nationaler Ebene angemahnt. Auch auf den zurückliegenden Nationalen Maritimen Konferenzen ist diese Problematik mehrfach erörtert worden, ohne dass der Bund bisher zielführende konkrete Maßnahmen zur Beseitigung der Wettbewerbsnachteile angeboten hat.

Die Wettbewerbsnachteile der deutschen Seehäfen bei der Mineralölsteuer beim Hafenumschlag sind allein auf die unterschiedliche Nutzung von Harmonisierungsspielräumen in der EU zurückzuführen. Nach der Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung sollen internationale Wettbewerbsverzerrungen und Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene jedoch unter Ausnutzung aller nationalen Handlungsspielräume abgebaut werden (Randnummer 2418-2420).

Es ist daher dringend erforderlich, aus Anlass der Umsetzung der Energiesteuerrichtlinie in nationales Recht endlich auch in Deutschland den Mindeststeuerbetrag von 21,00 EUR je 1.000 l für den Verbrauch von Gasöl beim Einsatz von Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände von Hafenunternehmen zum Be- und Entladen von Seeschiffen vorzusehen.

6. Zu Artikel 1 (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 EnergieStG)

In Artikel 1 ist in § 3 Abs. 1 Nr. 1 das Wort "mechanische" zu streichen.

Begründung:

Mit der Eingrenzung auf Anlagen, die auf mechanischem Weg Strom erzeugen, könnten Brennstoffzellen unberücksichtigt bleiben, da bei ihnen nicht auf mechanischem Weg, sondern unmittelbar auf chemoelektrischem Wege Strom erzeugt wird. Mit der Streichung des Wortes "mechanische" wird vermieden, dass Brennstoffzellen mit dem vollen Kraftstoffsteuersatz zu besteuern wären.

7. Zu Artikel 1 (§ 50 EnergieStG)

- a) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die für die Höhe des festzusetzenden Steuersatzes entscheidenden Daten zur Kraftstoffpreisentwicklung des Jahres 2005 detaillierter als in der Begründung zum Gesetzentwurf darzulegen.
- b) Er bittet die Bundesregierung, bei der Besteuerung von Pflanzenöl - analog zur Vorgehensweise im Biokraftstoffbericht 2004 für Biodiesel - belastbare Marktdaten einzuholen. Auf dieser Grundlage soll der Steuersatz für Pflanzenöl festgesetzt werden. Eine zu hohe Besteuerung des Pflanzenöls, welche über die Beseitigung der festgestellten Überkompensation hinausgeht, könnte zu einer Beschädigung der fragilen, gerade im Aufbau befindlichen Marktstrukturen führen. Bis zum Vorliegen der Marktdaten sollte von der beabsichtigten Erhebung des Steuersatzes in Höhe von 15 ct/l abgesehen werden.

8. Zu Artikel 1 (§ 50 Abs. 2 Satz 2 - neu - EnergieStG)

In Artikel 1 ist in § 50 Abs. 2 nach Satz 1 folgender Satz einzufügen:

"Für Biokraftstoffe der zweiten Generation (Biomass-to-Liquid, Lignozellulose-Verarbeitung und Synthetisches Erdgas auf der Grundlage von Biomasse) sowie für Biogas wird die Steuerentlastung bis zum 31. Dezember 2020 gewährt."

Begründung:

Um Planungs- und Investitionssicherheit für Biokraftstoffe der zweiten Generation einschließlich Biogas zu schaffen, sollte die Steuerbefreiung für diese Biokraftstoffe explizit bis Ende 2020 festgeschrieben werden. Die genannten Arten von Biokraftstoffen der zweiten Generation wurden der Mitteilung der EU-Kommission zur Biokraftstoffstrategie entnommen (Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften über eine EU-Strategie für Biokraftstoffe, KOM(2006) 34 endg. vom 8. Februar 2006; Ratsdok. 6153/06).

9. Zu Artikel 1 (§ 50 Abs. 2 Satz 3 und § 57 Abs. 5 Satz 1 EnergieStG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) § 50 Abs. 2 Satz 3 ist wie folgt zu fassen:

"Die Steuerentlastung beträgt

1. für 1 000 l Fettsäuremethylester

- a) unvermischt mit anderen Energieerzeugnissen,  
ausgenommen Biokraftstoffen oder Additiven  
der Position 3811 der Kombinierten Nomenklatur 420,40 EUR,
- b) andere 370,40 EUR,

2. für 1 000 l Pflanzenöl 470,40 EUR."

b) § 57 Abs. 5 Nr. 2 ist wie folgt zu fassen:

"2. für 1 000 Liter Biokraftstoffe nach  
§ 50 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 Buchstabe a 50,00 EUR."

Begründung:

Die für die Besteuerung von Biokraftstoffen vorgesehenen Steuersätze von 10 Cent pro Liter für Biodiesel in Reinform und von 15 Cent pro Liter für Biodiesel in Beimischungen und für Pflanzenöl sind zu hoch angesetzt, um weiterhin einen Anreiz für die Biokraftstoffwirtschaft zur Bereitstellung der Biokraftstoffe und für die Verbraucher zur Verwendung derselben zu geben. Für den weiteren Aufbau des Biokraftstoffmarktes und der Biokraftstoffwirtschaft wird eine Besteuerung in der Höhe als noch verträglich angesehen, wie sie im ersten Biokraftstoffbericht für den Deutschen Bundestag vom 21. Juni 2005 für das Jahr 2004 als Überkompensation ermittelt wurde und in der Gesetzesbegründung zu § 50 festgehalten ist. Danach beträgt die Überkompensation bei Biodiesel 5 Cent pro Liter für die Verwendung in Reinform und 10 Cent pro Liter als beigemischter Kraftstoff.

Zu der beim BMF vorliegenden vorläufigen Überkompensationsberechnung

für das Jahr 2005 ist anzumerken, dass die angegebenen Preise für Rapsöl in Höhe von 50 Cent pro Liter fob (freight on board - Ladung auf Transportfahrzeug) Ölmühle nicht mit den Erhebungen der UFOP (Union zur Förderung des Öl- und Proteinpflanzenanbaus) mit einem Rapsölpreis für das Jahr 2005 von 54 Cent pro Liter fob Ölmühle korrespondieren. Bei einem zusätzlich notwendigen Frachtkostenanteil von 2 Cent pro Liter von der Ölmühle zur Biodieselanlage dürften sich im Jahr 2005 die Einkaufspreise für die Biodieselhersteller um 56 Cent pro Liter bewegt haben. Dies mindert die errechnete Überkompensation entsprechend um 6 Cent je Liter.

Hinzu kommt, dass durch die beträchtliche Produktionsausweitung der Biodieselerzeugung im Jahre 2005 erhebliche Preisabschläge für das Koppelprodukt Glycerin hingenommen werden mussten. Der Preiseinbruch im Glycerinmarkt hat also ebenfalls die Herstellungskosten für Biodiesel weiter belastet.

Pflanzenölkraftstoffe sollen keiner Besteuerung unterliegen, da der Einsatz von Pflanzenöl in Motoren nach wie vor mit erheblichen technischen Risiken behaftet ist, die vom Nutzer nur dann eingegangen werden, wenn eine deutliche Preisdifferenz zu mineralischen Kraftstoffen besteht. Auch für die notwendige technische Entwicklung bedarf es einer Planungssicherheit, die durch die vorgesehene Besteuerung nicht mehr gegeben ist.

Die vorgesehene Besteuerung von Pflanzenöl in Höhe von 15 Cent pro Liter gefährdet allein in Bayern bereits getätigte Investitionen in 120 dezentralen Ölmühlen, die ausschließlich mit Eigenkapital finanziert wurden und die auf den Markt für Pflanzenölkraftstoff auch außerhalb der Landwirtschaft (umgerüstete Pkw und Lkw) angewiesen sind. Auch aus diesem Grunde ist für reine Pflanzenöle eine Besteuerung nicht angemessen. Eine Besteuerung von Pflanzenölen würde in der Umsetzung einen erheblichen Verwaltungsaufwand erfordern, weil zwischen landwirtschaftlicher und nicht landwirtschaftlicher Verwendung differenziert werden müsste. Angesichts des im Vergleich zu Biodiesel noch geringen Einsatzes von Pflanzenöl ist der mit einer Besteuerung verbundene Verwaltungsaufwand nicht zu rechtfertigen.

Es sind umfangreiche Investitionen in Biodieselanlagen geplant, die die derzeitigen Kapazitäten erheblich erweitern. Diese, die heimische Wirtschaft und Infrastruktur beträchtlich stärkenden und auch anderweitige Steueraufkommen generierenden Investitionen werden zurückgestellt oder unterbleiben, wenn bei der erstmaligen Besteuerung von Biodiesel zu kräftig abgeschöpft wird. Dies ist mit den vorgesehenen Steuersätzen von 10 Cent pro Liter für Reinkraftstoffe und 15 Cent pro Liter für Beimischungen der Fall. Darüber hinaus werden bestehende Produktionsanlagen in ihrer Existenz gefährdet.

Hingewiesen wird auf eine Studie des ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung aus dem Jahre 2002, wonach die Mineralölsteuerbefreiung für Biodiesel durch die infolge vermehrter heimischer Wertschöpfung generierten anderweitigen Steueraufkommen und Sozialleistungen bis zu 83 v.H. kompensiert werden. Diese Nutzeffekte für die heimische Wertschöpfung und parallel zur Mineralölsteuer verlaufenden staatlichen Einnahmen unterbleiben, wenn der weitere Ausbau der Biokraftstoffwirtschaft durch zu hohe Steuersätze bei der erstmaligen Besteuerung von Biodiesel gefährdet wird.



10. Zu Artikel 1 (§ 50 Abs. 3 Satz 1 bis 3 EnergieStG)

In Artikel 1 ist § 50 Abs. 3 wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 sind nach den Wörtern "in der jeweils geltenden Fassung" die Wörter "sowie Erzeugnisse aus tierischen Fetten" anzufügen.
- b) In Satz 2 sind nach den Wörtern ", die anteilig aus Biomasse" die Wörter "oder tierischen Fetten" einzufügen.
- c) In Satz 3 sind nach den Wörtern "im Sinne der Biomasseverordnung sind," die Wörter "oder von weiteren Ölen und Fetten tierischen Ursprungs" einzufügen.

Begründung:

§ 50 der Vorlage regelt die Steuerentlastung für Biokraft- und Bioheizstoffe. Im Absatz 3 werden Biokraftstoffe unter Bezugnahme auf die Biomasseverordnung definiert. Da die Biomasseverordnung ursprünglich nur für die Vergütung von Strom aus Biomasse im Rahmen des Erneuerbare Energien-Gesetzes (EEG) konzipiert wurde, bedarf es für die Zwecke des Energiesteuergesetzes der vorgeschlagenen Ergänzung. Nicht nur Rohstoffe im Sinne der Biomasseverordnung, sondern darüber hinaus tierische Fette und Öle aus Material aller Kategorien gemäß Verordnung (EG) Nr. 1774/2002 sollen steuerbegünstigt werden, auch um Wettbewerbsverzerrungen gegenüber europäischen Mitbewerbern entgegen zu wirken. Durch die Regelungen der VO (EG) Nr. 1774/2002 und der VO (EG) Nr. 92/2005 wird sichergestellt, dass nur tierische Fette und Öle als Inputstoffe und Verfahren der Biodieselproduktion zur Anwendung kommen, die zugelassen sind und den Bestimmungen zur Beseitigung und Verwendung tierischer Nebenprodukte entsprechen. Somit wird gewährleistet, dass keine seuchenhygienisch bedenklichen Materialien dieser Verwertung zugeführt werden können.

11. Zu Artikel 1 (§ 51 EnergieStG) und Artikel 2 (§ 9a StromStG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im Rahmen von § 51 EnergieStG-E und § 9a StromStG-E alle Möglichkeiten zur Steuerentlastung, die die Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie bietet, auszuschöpfen. Dies ist erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der energieintensiven Produktionen in Deutschland zu gewährleisten. Der vorliegende Gesetzentwurf bleibt hinter den Möglichkeiten zur Steuerentlastung, die die EU-Energiesteuerrichtlinie bietet, zurück.

### 12. Zu Artikel 1 (§ 51 Abs. 1 Nr. 1 EnergieStG)

In Artikel 1 ist in § 51 Abs. 1 Nr. 1 nach dem Wort "Kalksandsteinen," das Wort "Porenbetonzeugnissen," einzufügen.

#### Begründung:

Gleichstellung mit Ziegel- und Kalksandsteinindustrie, da konkurrierende Produkte. Die Ziegelherstellung war bisher schon nach dem Heizerlass steuerbefreit. Die Bundesregierung hat in ihrem Gesetzesentwurf entsprechend der Koalitionsvereinbarung zusätzliche energieintensive Produkte in die Steuerbefreiung aufgenommen. Es ist deshalb logisch und konsequent neben den Kalksandsteinen auch die Porenbetonzeugnisse aufzunehmen, da es sich um "verwandte" Produkte handelt und es keinen Grund gibt, Porenbeton schlechter als Kalksandsteine und Ziegel zu stellen.

### 13. Zu Artikel 1 (§ 52 Abs. 1a - neu - EnergieStG)

In Artikel 1 ist in § 52 nach Absatz 1 folgender Absatz 1a einzufügen:

"(1a) Eine Steuerentlastung wird auf Antrag gewährt für nachweislich versteuerte Biokraftstoffe, die zu den in § 27 Abs. 1 genannten Zwecken verwendet worden sind. Die Steuerentlastung beträgt für 1 000 Liter Biokraftstoffe

- |  |               |
|--|---------------|
| a) nach § 50 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 Buchstabe a | 100,00 EUR,*  |
| b) nach § 50 Abs. 2 Satz 3 Nr. 2             | 150,00 EUR."* |

#### Begründung:

Mit dem Vorschlag wird für den Einsatz von Biokraftstoffen in der gewerblichen Schifffahrt eine Steuerentlastung in voller Höhe geschaffen.

Die gewerbliche Schifffahrt ist gemäß Artikel 1 § 27 von der Besteuerung der fossilen Kraftstoffe befreit. Damit ist die Überförderungsrechnung für den Einsatz von Biokraftstoffen in der gewerblichen Schifffahrt nicht anwendbar. Eine Steuerbefreiung (bzw. Steuerrückerstattung) der Biokraftstoffe würde einen – allerdings nicht ausreichenden – Beitrag zur verstärkten Wettbewerbsfähigkeit leisten. Selbst mit Steuerbefreiung ist davon auszugehen, dass Biokraftstoffe in der gewerblichen Schifffahrt rein preislich betrachtet nicht wettbewerbsfähig sind und nur von Unternehmen genutzt werden würden, die sich gezielt mit dem Profil als umweltfreundliche Betriebe präsentieren wollen.

---

\* Die Beträge beziehen sich auf den Gesetzesentwurf und sind bei Übernahme des Vorschlags in Ziffer 9 so anzupassen, dass sich eine Steuerentlastung in voller Höhe ergibt.

Auf Grund der geringeren Wassergefährdungsklasse ist der Einsatz von Biokraftstoffen in der Schifffahrt besonders vorteilhaft. Auch die EU-Kommission hat in ihrer Mitteilung zur Biokraftstoff-Strategie Fischereifahrzeuge als besonders geeigneten Bereich für biogene Reinkraftstoffe ausgewiesen.

14. Zu Artikel 1 (§ 54 Abs. 1 Satz 2 - neu -; § 55 Abs. 1 Satz 2 - neu - EnergieStG)

In Artikel 1 ist in § 54 dem Absatz 1 und in § 55 dem Absatz 1 jeweils folgender Satz anzufügen:

"Eine Steuerentlastung nach Satz 1 wird für zu Heizzwecken verwendete Energieerzeugnisse nur gewährt, soweit der Verwender das Risiko der effizienten Verwendung der Energieerzeugnisse zur Wärmeerzeugung trägt."

Begründung:

Strukturell können Effizienzverbesserungen bei Contracting-Lösungen nur dann erreicht werden, wenn der Anbieter (der Contractor) das Energieeffizienzrisiko trägt, es zur Messung des Prozessoutputs kommt und die Veränderung der Energieeffizienz der eingesetzten Technik zu einem Mehr- oder Mindererlös beim Contractor führt. Dies ist aber nicht immer der Fall. Verschiedentlich wird der verbrauchten Primärenergie nur virtuell ein neuer Name (Wärme/Kälte) gegeben, es kommt nicht zu einer Verlagerung der "Verwendung" auf den Anbieter der Effizienzleistungen. Im Ergebnis verbleibt das Risiko eines effizienten Anlagebetriebes dann beim Kunden, weil der Contractor kein Eigeninteresse an energieeffizienten Maßnahmen hat.

15. Zu Artikel 1 (§ 56 Abs. 2 Nr. 4 - neu - EnergieStG)

In Artikel 1 ist in § 56 Abs. 2 in Nummer 3 der Punkt am Ende durch ein Komma zu ersetzen und folgende Nummer 4 anzufügen:

"4. für 1 000 Liter Biokraftstoffe

- |  |               |
|--|---------------|
| a) nach § 50 Abs. 2 Satz 3 Nr. 1 Buchstabe a | 100,00 EUR,*  |
| b) nach § 50 Abs. 2 Satz 3 Nr. 2             | 150,00 EUR."* |

---

\* Die Beträge beziehen sich auf den Gesetzentwurf und sind bei Übernahme des Vorschlags in Ziffer 9 so anzupassen, dass sich eine Steuerentlastung in voller Höhe ergibt.

Begründung:

Mit dem Vorschlag wird für den Einsatz von Biokraftstoffen im ÖPNV eine Steuerentlastung in voller Höhe geschaffen.

Schon bisher wird auf den Dieseleinsatz im ÖPNV eine Entlastung (Artikel 1 § 56 Abs. 2 Nr. 1) gewährt, womit für den ÖPNV eine eigenständige Überförderungsrechnung anzustellen wäre. Mit der vorgesehenen Teilbesteuerung würde der Einsatz von Biokraftstoffen im ÖPNV unwirtschaftlich werden. Dies ist mit Blick auf erhebliche Investitionen und den erforderlichen Vertrauensschutz zu verhindern. Auch die EU-Kommission nennt in der Mitteilung zur Biokraftstoff-Strategie den öffentlichen Verkehr als einen besonders geeigneten Bereich für den Einsatz von Biokraftstoffen auch mit Blick auf die Vorbildfunktion des öffentlichen Sektors.

Analog zur Land- und Forstwirtschaft ist daher auch für den ÖPNV eine Steuerbefreiung für Fettsäuremethylester und Pflanzenöle vorzusehen.

16. Zu Artikel 2 Nr. 7 (§ 9a Abs. 1 Nr. 1, 2, 4 - neu -, 5 - neu - StromStG)

In Artikel 2 Nr. 7 ist § 9a Abs. 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 sind die Wörter "zum Brennen, Schmelzen, Warmhalten oder Entspannen der vorgenannten Erzeugnisse" zu streichen und nach dem Wort "Vorprodukte" das Wort "oder" durch ein Komma zu ersetzen.
- b) In Nummer 3 sind die Wörter "zum Schmelzen, Warmhalten oder Entspannen" zu streichen und nach dem Wortteil "-bearbeitung" ein Komma anzufügen.
- c) Nach Nummer 3 sind folgende Nummern 4 und 5 anzufügen:
  - "4. für die chemische Reduktion oder
  5. für die Herstellung von Industrieerzeugnissen, wenn die Stromkosten mehr als 50 % der Herstellungskosten ausmachen,".

Begründung:Zu Buchstabe a und b:

Die Voraussetzung der Steuerbefreiung im § 9a StromStG sind nahezu wortgleich dem § 51 EnergieStG entnommen. Strom ist in seiner Anwendung aber nur bedingt mit dem Einsatz von Heizöl oder Erdgas vergleichbar. Strom wird z. B. in der Metallindustrie zum induktiven Härten und sonstiger Wärmebehandlung eingesetzt, die mit den bisher gewählten Begriffen nicht annähernd erfasst werden. Die Stromsteuerbefreiung in diesen energie- und stromintensiven Industrien ist aber wegen der gestiegenen Energie- und Strompreise gerade die Zielsetzung dieser neuen Vorschrift. Die Streichung

dient deshalb auch der Klarstellung des Gewollten. Auch Artikel 2 Abs. 4 der EU-Energiesteuerrichtlinie sieht keine Beschränkung der Steuerbefreiung auf bestimmte Anwendungen bei den metallurgischen und mineralogischen Verfahren vor.

Zu Buchstabe c:

1:1-Umsetzung des Artikels 2 Abs. 4 der EU-Richtlinie. Die energieintensive Industrie leidet in Deutschland unter den stark gestiegenen Energie- und Strompreisen auch auf Grund des Emissionshandels. Deshalb ist es für die Wettbewerbssituation der deutschen Industrie erforderlich, die Möglichkeiten der Steuerentlastung im Rahmen der EU-Richtlinie weitestgehend auszu-schöpfen. Die Bundesregierung hat hier von ihren Möglichkeiten nicht ausreichend Gebrauch gemacht. Die teilweise Umsetzung der EU-Richtlinie führt zudem zu internationalen Wettbewerbsnachteilen bestimmter Produkte und Verfahren, die mit dieser Änderung aufgehoben werden sollen.

