

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan, Dr. Hermann Otto Solms, Michael Kauch, Hans-Michael Goldmann, Angelika Brunkhorst, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Bröderle, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulricke Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Horst Friedrich (Bayreuth), Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Auswirkungen der geplanten Neuregelung der Besteuerung von Biokraftstoffen

Im vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes sind steuerliche Belastungen für Biokraftstoffe wie z. B. Biodiesel und Pflanzenöle vorgesehen (Bundesratsdrucksache 206/06. Ursprünglich hatte der Deutsche Bundestag eine komplette Befreiung für biogene Kraftstoffe bis zum 1. Januar 2009 beschlossen (§ 2a MinöStG). Nach dem jetzigen Gesetzentwurf sollen die biogenen Kraftstoffe künftig mit einer Steuer belegt werden. Wird das Gesetz beschlossen, wird dies erhebliche Auswirkungen auf bereits getätigte Investitionen haben. Grundlage für diese Investitionen, die nicht unwesentlich mit öffentlichen Fördermitteln bezuschusst worden sind, war die gesetzliche Zusage der kompletten Mineralölsteuerbefreiung bis zum Jahr 2009. Investitionen sind auf mittelfristig kalkulierbare Rahmenbedingungen ausgerichtet. Auch für die Unternehmen, die die Produktion und den Vertrieb von biogenen Treibstoffen vornehmen, sowie für die Hersteller von entsprechenden Fahrzeugkonzepten ist eine ausreichende Planungssicherheit erforderlich.

Die mit der Verabschiedung des Koalitionsvertrags entstandene Diskussion über Biokraftstoffe und die damit einhergehende Verunsicherung der Branche hat nicht nur Auswirkungen auf bereits getätigte Investitionen. Schon jetzt ist absehbar, dass Investoren in Deutschland geplante Investitionen ins Ausland verlagern werden.

Im Zuge der Verwertung von Rapsöl in reiner oder verarbeiteter Form als Kraftstoff ist die Anbaufläche von Raps in den letzten Jahren deutlich auf inzwischen über 1,4 Millionen Hektar gestiegen. In 2005 diente erstmals mehr als

die Hälfte der Anbaufläche der Kraftstoffproduktion. Damit ist Raps nach Holz der zweitwichtigste nachwachsende Rohstoff in Deutschland. Zum Zeitpunkt der Aussaat von Raps im vergangenen Herbst waren weder der Koalitionsvertrag noch der vorliegende Gesetzentwurf der Bundesregierung bekannt. Das bedeutet, dass die Landwirtschaft bei der Planung ihres Rapsanbaus nicht auf die jetzt beabsichtigte Änderung der Rahmenbedingungen für die biogenen Kraftstoffe reagieren konnte.

Als Biokraftstoffe werden in Deutschland verwendet: Rapsmethylester (RME), Bioethanol (E85) sowie reines Rapsöl. Biokraftstoffe bieten essentielle Vorteile. Sie stärken die heimische Industrie und Landwirtschaft und schaffen damit eine Wertschöpfung im Lande und sie verringern die Abhängigkeit von Ölimporten. Gleichzeitig ist ihre Verwendung ein Beitrag zum Klimaschutz, weil das bei der Verbrennung abgegebene CO₂ zuvor von den Pflanzen fixiert worden ist. Die Nutzung der Sonnenenergie über die Biomasse-Produktion von Pflanzen wird in Zukunft erhebliche Bedeutung bei der Vermeidung der Abgabe von klimaschädlichen, den Treibhaus-Effekt verstärkenden Gasen haben.

Biotreibstoffe sind zurzeit im direkten Vergleich zu Mineralölkraftstoffen noch nicht wettbewerbsfähig. Deshalb brauchen Biokraftstoffe Rahmenbedingungen, die ihre Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Mineralölkraftstoffen stärken.

Deutschland gilt in Europa als der Vorreiter bei Produktion, Vertrieb und Verwendung von Biodiesel. Der Markt für reinen Biodiesel (B100) ist einmalig. Gleichzeitig beginnt gegenwärtig die Entwicklung eines Marktes für Ethanolkraftstoffe als biogene Kraftstoffalternative für Ottomotoren. Im November 2005 fand in Berlin ein Fachkongress für Biokraftstoffe statt, der mit seinen über 750 Teilnehmern (davon über 150 aus dem europäischen und überseeischen Ausland) das weltweite Interesse an der deutschen Spitzentechnologie für die Herstellung von Biokraftstoffen eindrucksvoll unter Beweis gestellt hat. Der Kongress hat deutlich gemacht, dass zukünftige Produktionsverfahren und Biokraftstoffe der zweiten Generation noch weiterreichende Potentiale versprechen. Diese können ohne verlässliche und langfristige Rahmenbedingungen nicht realisiert werden.

Landwirte, Hersteller von Biodieselanlagen und ihre Zulieferbetriebe sowie Biodieselproduzenten wären von einer gesetzlichen Neuregelung der Besteuerung betroffen. Ebenso groß wären die Auswirkungen derartiger Steuereinführungen u. a. auch auf die Betreiber größerer Fahrzeugflotten wie z. B. Speditionen und kommunale Fuhrparkbetreiber sowie auf die Tankstellenbetreiber. Auch die viel versprechende Entwicklung von neuen Kraftstoffpfaden, z. B. Ethanol oder BTL-Kraftstoffe (Biomass-to-liquid-Kraftstoffe), würde umgehend zum Erliegen kommen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung den EU-Richtlinien zur Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen im Hinblick auf die Verringerung der Abhängigkeit von Ölimporten aus politisch instabilen Ländern, der Stärkung der heimischen Landwirtschaft und Industrie sowie der Reduzierung von zusätzlichen CO₂-Emissionen bei?
2. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um eine Verringerung der Abhängigkeit von Ölimporten in Anbetracht der immer knapper werdenden Ressourcen und der Unberechenbarkeit der politischen Führungen Erdöl exportierender Länder zu erreichen?
3. Nach welchen Kriterien bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der alternativen Kraftstoffe auf die Umwelt, und zu welchem Ergebnis kommt die Bundesregierung?

4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass es sich bei Biodiesel um ein Produkt handelt, das als Reinkraftstoff oder Beimischung zu einer Verminderung des Treibhauseffekts führen kann?
5. Trifft nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Verwendung von RME-Biodiesel zu einer stärkeren Verringerung der Feinstaubbelastung in der Luft beitragen kann, als dieses durch den Einsatz von Rußpartikelfiltern bei der Verbrennung von fossilem Diesel möglich ist, und wenn ja, welche wissenschaftlichen Untersuchungsergebnisse liegen vor?
6. Wie ist die Position der Bundesregierung zur Verwendung von Ethanolkraftstoffen (E85) als Kraftstoffalternative für Ottomotoren?
7. Welche Auswirkungen wird nach Einschätzung der Bundesregierung das geplante Energiesteuergesetz auf die Einhaltung der Ziele des Kyoto-Protokolls haben?
8. Wie berücksichtigt die Bundesregierung bei der Berechnung der makroökonomischen Bilanz den heimischen Arbeitsplatzeffekt, der sich aus der inländischen Produktion von Biokraftstoffen ergibt, und wie groß ist die Zahl der Arbeitsplätze in der Biokraftstoffbranche derzeit in Deutschland (einschließlich vor- und nachgelagerte Industrien)?
9. Welche wirtschaftliche Bedeutung für die Landwirtschaft hat gegenwärtig der Anbau von Raps für die Verwertung als Kraftstoff?
10. Welchen gesamtwirtschaftlichen Effekt erwartet die Bundesregierung von der Einführung einer Besteuerung von Biokraftstoffen, wenn neben der Auswirkung auf die Einnahmen aus der Mineralölsteuer auch die weiteren Auswirkungen auf die Einkommen-, auf die Körperschaft- und die Umsatzsteuer sowie auf die Kosten der sozialen Sicherungssysteme berücksichtigt werden?
11. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die notwendigen Volumen an alternativen Kraftstoffen (Biodiesel, Ethanol) zu wettbewerbsfähigen Preisen für die Beimischung zur Verfügung stehen?
12. Wie stellt sich die Bundesregierung zu der Kritik, dass es im Hinblick auf die in der Energiesteuerrichtlinie der Europäischen Union vorgesehene regelmäßige Prüfung auf Überkompensation der Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe an einer aktuellen und fundierten Analyse der Rohstoff- und Vertriebskosten zur Verwendung von Biokraftstoffen, z. B. Biodiesel oder Ethanol, in Reinform bzw. als Beimischungskomponente fehlt, weil die letzte verfügbare Überkompensationsberechnung aus dem Jahr 2004 stammt?
13. Ist der Bundesregierung mittlerweile eine aktuellere Berechnung bekannt, die eine Biokraftstoffbesteuerung in der vorgeschlagenen (und grob geschätzten) Höhe rechtfertigt, und wenn ja, beabsichtigt die Bundesregierung, diese der Öffentlichkeit zugänglich zu machen?
14. Berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrem Vorgehen auch die weiteren Marktentwicklungen wie den Preisverfall bei den Nebenprodukten (Glycerin, Rapsextraktionsschrot) sowie die steigenden Rapsaat- und Rapsölpreise?
15. In welcher Weise will die Bundesregierung den von ihr favorisierten Beimischungszwang umsetzen, beabsichtigt sie Strafzahlungen zu erheben, und wenn ja, in welcher Höhe?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung einen möglichen Vertrauensverlust von Investoren durch das nicht eingehaltene Versprechen einer Steuerbefreiung bis 2009 hinsichtlich der Einführung weiterer Biokraftstoffe der so genannten zweiten Generation sowie Investitionen in Forschung und Ent-

wicklung für innovative Herstellungsverfahren wie zum Beispiel BTL-Kraftstoffe?

17. In welchem Umfang gefährdet nach Einschätzung der Bundesregierung die Umsetzung des geplanten Gesetzesvorhabens in seiner jetzigen Form die in diesem Bereich bereits getätigten Investitionen?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Gesetzentwurf schon jetzt Investitionen in Deutschland von über zwei Mrd. Euro blockiert?
19. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um den Markt für reinen Biodiesel (B100) zu erhalten sowie den im Aufbau befindlichen Markt für Ethanolkraftstoffe nicht zu gefährden?

Berlin, den 13. März 2006

Dr. Christel Happach-Kasan
Dr. Hermann Otto Solms
Michael Kauch
Hans-Michael Goldmann
Angelika Brunkhorst
Dr. Karl Addicks
Christian Ahrendt,
Daniel Bahr (Münster)
Uwe Barth
Rainer Brüderle
Ernst Burgbacher
Patrick Döring
Mechthild Dyckmans
Jörg van Essen
Ulricke Flach
Otto Fricke
Paul K. Friedhoff
Horst Friedrich (Bayreuth)
Miriam Gruß
Joachim Günther (Plauen)
Elke Hoff
Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin

Heinz Lanfermann
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Sabine Leutheusser-Schnarrenberger
Michael Link (Heilbronn)
Horst Meierhofer
Patrick Meinhardt
Jan Mücke
Burkhardt Müller-Sönksen
Dirk Niebel,
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Jörg Rohde
Frank Schäffler
Marina Schuster
Dr. Max Stadler
Dr. Rainer Stinner
Carl-Ludwig Thiele
Florian Toncar
Christoph Waitz
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing
Hartfrid Wolff (Rems-Murr)
Martin Zeil
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion