

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christel Happach-Kasan,  
Dr. Hermann Otto Solms, Michael Kauch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
der FDP  
– Drucksache 16/988 –**

### **Auswirkungen der geplanten Neuregelung der Besteuerung von Biokraftstoffen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 CO<sub>2</sub> 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. Expeditionen 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.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Zur Klarstellung weist die Bundesregierung darauf hin, dass nach § 2a des Mineralölsteuergesetzes Biokraft- und Bioheizstoffe bis zum 31. Dezember 2009 steuerbegünstigt sind. Die Steuerbegünstigung wird derzeit faktisch in Form einer Steuerbefreiung gewährt. Es besteht weder eine gesetzliche Zusage noch seitens der Bundesregierung das Versprechen einer Steuerbefreiung bis zum Jahr 2009.

Die Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe, die seit dem 1. Januar 2004 sowohl für reine Biokraftstoffe als auch für Beimischungen zu fossilen Kraftstoffen gewährt wird, soll lediglich den Unterschied zwischen den Kosten für den Biokraftstoff und dem Preis für den entsprechenden fossilen Kraftstoff ausgleichen. Findet eine Begünstigung über diesen Ausgleich hinaus statt, sind die Kosten für den Biokraftstoff überkompensiert und der betreffende Biokraftstoff ist überfördert. Wird eine Überkompensation festgestellt, besteht nach europäischem Recht die ausdrückliche Verpflichtung, die Steuerbegünstigung gesetzlich anzupassen. Da der Biokraftstoffbericht schon für das Jahr 2004 eine solche Überkompensation festgestellt hat, erfolgt eine gesetzliche Anpassung mit der Einführung der im Entwurf des Energiesteuergesetzes vorgesehenen Besteuerung.

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen bei?

Die EU-Richtlinien 2003/30/EG und 2003/96/EG haben den Rahmen für einen europaweiten Ausbau des Biokraftstoffsektors geschaffen. Insbesondere die mengenmäßigen Zielwerte haben zu einer klaren Orientierung für Politik und Wirtschaft in den Mitgliedstaaten geführt.

Deutschland ist in der Lage, das von der EU vorgegebene Ziel von 5,75 Prozent des Gesamttreibstoffverbrauchs in 2010 durch Biokraftstoffe aus heimischer Produktion zu erfüllen. Dazu müssen Ölpflanzen und Getreide auf ca. 2,5 Mio. ha für die Erzeugung von Biokraftstoffen angebaut werden, was ca. 20 Prozent der Ackerfläche entspricht. Das verbleibende Flächenpotenzial für andere energetische und stoffliche Nutzungsformen nachwachsender Rohstoffe würde dadurch allerdings begrenzt. Sollten nach 2010 Biokraftstoffe der 2. Generation marktreif werden, würde sich das Potenzial weiter steigern lassen, weil z. B. BtL-Treibstoffe (Biomass to Liquid) auch aus anderer Biomasse erzeugt werden können.

Biokraftstoffe auf Basis heimischer Erzeugung können zu einer Reduzierung der Importabhängigkeit bei Erdöl beitragen. Dazu würde auch die Einfuhr von Biokraftstoffen beitragen, zumal im Gegensatz zum Erdöl die Biokraftstoffexportländer zahlreicher und nicht auf wenige, teilweise politisch instabile Regionen begrenzt sind. Mit der Erzeugung von Biokraftstoffen auf heimischer Rohstoffbasis sind darüber hinaus positive Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekte besonders in ländlichen Räumen verbunden.

Der Verkehrssektor in Deutschland verursacht derzeit CO<sub>2</sub>-Emissionen von rd. 175 Mio. Tonnen pro Jahr. Biokraftstoffe der 1. Generation reduzieren die CO<sub>2</sub>-Emissionen bereits heute deutlich. Unter der Annahme, dass bis 2010 beispielsweise etwa 2,8 Mio. Tonnen Biodiesel und rd. 1,0 Mio. Tonnen Bioethanol verwendet werden, würde das zu einer CO<sub>2</sub>-Reduzierung im Verkehrssektor von etwa 7,3 Mio. Tonnen/Jahr führen. Dies wären rd. 4,2 Prozent der heutigen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehrsbereich bzw. rd. 0,8 Prozent der Gesamt-CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland. Treibstoffe der 2. Generation können die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors weiter absenken.

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?

Effizientere Energienutzung und damit verbundene Energieeinsparung sowie der verstärkte Einsatz alternativer Energieträger sind die geeigneten Ansätze zur Verringerung der Abhängigkeit von Ölimporten. Die Maßnahmen der Bundesregierung richten sich hierzu vor allem auf den Gebäudebereich und den Verkehrssektor.

Im Gebäudebereich wird die Bundesregierung die energetische Sanierung des Gebäudebestandes beschleunigen, u. a. durch Erhöhung des Fördervolumens für CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierung auf 1,4 Mrd. Euro pro Jahr für die Jahre 2006 bis 2009. Darüber hinaus werden die Öffentlichkeits- und Informationskampagnen verstärkt und die dena-Initiativen zur Verbesserung der Energieeffizienz fortgeführt, wobei unter dem Aspekt der Verringerung des Ölverbrauchs insbesondere die Ausrichtung auf die Bereiche Gebäude und Verkehr relevant ist.

Im Bereich des Verkehrs bildet die „Kraftstoffstrategie der Bundesregierung“ weiterhin eine wichtige Grundlage auf dem Weg „weg vom Öl“. Ziel ist, die Energiebasis des Verkehrs auf ein breiteres Fundament zu stellen und so die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen durch die Förderung alternativer Kraftstoffe sowie innovativer Antriebstechnologien zu verringern.

Ein wesentlicher Beitrag kommt insgesamt der Energieforschung zu. Die Bundesregierung wird die Ausgaben für Energieforschung schrittweise erhöhen. Unter Einsatz der zusätzlichen Mittel soll die Forschung u. a. im Bereich Effizienztechnologien auf der Angebots- und der Nachfrageseite, im Bereich erneuerbarer Energien sowie zu Wasserstofftechnologien (einschließlich Brennstoffzellen) verstärkt gefördert werden.

3. Nach welchen Kriterien bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der alternativen Kraftstoffe auf die Umwelt, und zu welchem Ergebnis kommt die Bundesregierung?

Erhebliche Schwierigkeiten bereitet die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs. Die Energie- und Klimabilanzen für Biokraftstoffe auf der Pflanzenölschiene oder Bioalkohole aus Fermentation von Zucker- und Stärkepflanzen sind klar positiv. Weitere Verbesserungen werden Biokraftstoffe der 2. Generation bringen. Bei wachsender Einfuhr von Biokraftstoffen besteht die Gefahr zunehmender Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen in den Produzentenländern, wenn nicht durch entsprechende Importrichtlinien (z. B. ökologische Standardsetzungen) entgegengewirkt wird.

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?

Die Bundesregierung stimmt dieser Einschätzung zu.

Die Substitution fossiler Kraftstoffe durch Biodiesel führt zu einer Verminderung der Treibhausgasemissionen. Allerdings ist für eine vollständige Bilanz der Energieaufwand der Prozesskette der Herstellung und Nutzung von Biodiesel zu berücksichtigen. Insgesamt ist davon auszugehen, dass der Nettoenergiegewinn ca. 60 Prozent des Energiegehalts des Biodiesels entspricht; in gleicher Größenordnung erfolgt eine Minderung der Treibhausgasemissionen. Gemäß einem Gutachten des IFEU-Instituts zur Erweiterung der Ökobilanz für Biodiesel werden durch jeden Liter Biodiesel 2,2 kg CO<sub>2</sub> eingespart. Diese Relationen liegen im Übrigen auch der Abschätzung der positiven Klimaschutzwirkungen des Einsatzes von Biodiesel zugrunde, die im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung vom 13. Juli 2005 vorgenommen wurde.

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?

Nein. Der Einsatz von Biodiesel führt zu einer 40 bis 60-prozentigen Minderung der Feinstaubemissionen. Die diesbezüglichen Messergebnisse beziehen sich allerdings auf die emittierte Partikelmasse. Die aus gesundheitlicher Sicht relevante Minderung der Feinstpartikelzahl durch den Einsatz von Biodiesel ist dagegen nicht belegt. Allerdings zeigen Untersuchungen der FH Coburg, dass die gesundheitliche Belastung dieser Reststäube deutlich geringer ist als bei fossilen

Reststäuben. Die heute verfügbaren Partikelfiltersysteme mindern die Zahl der Feinstpartikel um mehr als einen Faktor 1 000. Die verbleibende Feinstpartikelkonzentration im Abgas nach dem Filter liegt damit in der Regel unter typischen Innenraumkonzentrationen.

6. Wie ist die Position der Bundesregierung zur Verwendung von Ethanolkraftstoffen (E85) als Kraftstoffalternative für Ottomotoren?

Für die Einführung von E85 oder E100 wäre eine neue Tankstelleneinheit flächendeckend erforderlich. Die flächendeckende Einführung von E100 oder E85 in Deutschland wird aus einer Reihe von Gründen kritisch gesehen. Die Einführung dieses Kraftstoffpfades würde hohe Investitionen in Logistik und Infrastruktur erfordern. So besteht ein zusätzlicher Aufwand für eine flächendeckende Versorgung von unterschiedlichen Nischenprodukten im Kraftstoffmarkt (Quelle: Bericht der Unterarbeitsgruppe „Kraftstoffmatrix“ zum „Matrixprozess“, Abschnitt 3.3).

Solche zusätzlichen Investitionsanstrengungen werden auch vor dem Hintergrund der gewünschten Einführung von Biokraftstoffen der 2. Generation (synthetische Kraftstoffe) kritisch beurteilt.

7. Welche Auswirkungen wird nach Einschätzung der Bundesregierung das geplante Energiesteuergesetz auf die Einhaltung der Ziele des Kyoto-Protokolls haben?

Mit den Neuregelungen im Entwurf des Energiesteuergesetzes sind einige Strukturverbesserungen verbunden. Ein wichtiger Schritt in Richtung Gleichbehandlung der Energieträger bei der Energiebesteuerung stellt die Einführung von Steuern auf Steinkohle, Braunkohle und Koks sowie die grundsätzliche Steuerbefreiung aller Energieträger, die zur Stromerzeugung verwendet werden, dar. Dies bewirkt auch verstärkte Anreize zur CO<sub>2</sub>-Minderung durch Nutzung CO<sub>2</sub>-armer Brennstoffe.

Die neu geschaffenen Steuerbefreiungen des Energieeinsatzes in bestimmten energieintensiven Prozessen verringern zwar die Anreizwirkungen auf Energieeinsparung und CO<sub>2</sub>-Minderung. Allerdings erfolgt damit zum einen ein Ausgleich für Mehrbelastungen an anderer Stelle durch Neudefinition des Verheizens und zum anderen ist bei den energieintensiven Prozessen der Druck in Richtung auf Energieeffizienz und Energieeinsparung durch Energiepreise und Emissionshandel bereits hoch.

8. Wie berücksichtigt die Bundesregierung bei der Berechnung der makroökonomischen Bilanz den heimischen Arbeitplatzeffekt, 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)?

Der Arbeitplatzeffekt bei der heimischen Produktion von Biokraftstoffen ist für die Bundesregierung von erheblicher Bedeutung. Dieser ist jedoch noch nicht quantifizierbar. Deshalb hat die Bundesregierung ein entsprechendes Forschungsvorhaben in Auftrag gegeben, dessen Ergebnis in diesem Jahr vorliegen soll.

9. Welche wirtschaftliche Bedeutung für die Landwirtschaft hat gegenwärtig der Anbau von Raps für die Verwertung als Kraftstoff?

Die Biokraftstoffwirtschaft hat in Deutschland in 2005 eine landwirtschaftliche Fläche von rd. 1,0 Mio. ha für den Rapsanbau gebunden. Das sind rd. 8,5 Prozent der in Deutschland zur Verfügung stehenden Ackerfläche.

Die Verwendung von Raps zur Biodieselerzeugung eröffnet der Landwirtschaft eine Alternative zur Verwendung landwirtschaftlicher Nutzflächen und Arbeitskapazität für die Nahrungsmittelerzeugung. Sie hat bereits heute stabilisierende bis steigende Effekte auf das Erzeugerpreisniveau bei Raps mit positiven Einkommenseffekten für die Rapsproduzenten. Nähere Informationen zu den Einkommenswirkungen von Biokraftstoffen in der Landwirtschaft erwartet die Bundesregierung durch ein im Laufe dieses Jahres zum Abschluss kommendes Forschungsvorhaben.

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?

Aus EU-energiesteuerrechtlichen und EU-beihilferechtlichen Gründen besteht die Verpflichtung, im Falle einer Überförderung von Biokraftstoffen eine Anpassung der Steuersätze vorzunehmen. Da es also lediglich um die Bereinigung einer bisherigen Überförderung geht, erwartet die Bundesregierung keine signifikanten gesamtwirtschaftlichen Effekte aus der Einführung der Besteuerung der Biokraftstoffe.

11. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die notwendigen Volumina an alternativen Kraftstoffen (Biodiesel, Ethanol) zu wettbewerbsfähigen Preisen für die Beimischung zur Verfügung stehen?

Überlegungen der Bundesregierung zur Steigerung des Anteils an Biokraftstoffen beziehen grundsätzlich die Marktsituation und die Rahmenbedingungen für alle Kraftstoffe ein. Zudem werden im Dialog mit führenden Kraftstoffanbietern, Verbänden und Institutionen mögliche Reaktionen im Zusammenhang mit der geplanten Quotenregelung (siehe Antwort auf Frage 15) abgeschätzt und berücksichtigt. Bei der Festlegung der Höhe der Quote und ihrer weiteren Entwicklung in den nächsten Jahren wird die erwartete Entwicklung der Produktions- und Verarbeitungskapazitäten zu berücksichtigen sein.

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?

Die Annahme ist unzutreffend. Für die Neuberechnung dieser Kosten wurde die Struktur der Überkompensationsberechnung für das Jahr 2004 zugrunde gelegt, wobei die Marktdaten aktualisiert wurden.



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?

Siehe Antwort zu Frage 12.

14. Berücksichtigt die Bundesregierung bei ihrem Vorgehen auch die weiteren Marktentwicklungen wie den Preisverfall bei den Nebenprodukten (Glycerin, Rapsextraktionsschrot) sowie die steigenden Rapssaat- und Rapsölpreise?

Die weiteren Marktentwicklungen finden beim Vorgehen der Bundesregierung Berücksichtigung.

15. In welcher Weise will die Bundesregierung den von ihr favorisierten Beimischungszwang umsetzen, beabsichtigt sie Strafzahlungen zu erheben, und wenn ja, in welcher Höhe?

Die Bundesregierung beabsichtigt, zum 1. Januar 2007 eine Verpflichtung, einen gesetzlich bestimmten Mindestanteil an Biokraftstoffen (Quote) in Deutschland in Verkehr zu bringen, einzuführen. Es ist geplant, die Nichterfüllung der Quote zu sanktionieren. Die Höhe der Sanktion soll so bemessen werden, dass die Nichterfüllung der Quote betriebswirtschaftlich unattraktiv wird.

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 Entwicklung für innovative Herstellungsverfahren wie zum Beispiel BTL-Kraftstoffe?

Biokraftstoffe der 2. Generation wie zum Beispiel BtL-Kraftstoffe sind wegen ihres Forschungs- und Demonstrationscharakters auch nach dem Entwurf des Energiesteuergesetzes steuerfrei. Es besteht Einvernehmen, auch der nächsten Generation der Biokraftstoffe den Marktzugang zu ermöglichen.

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?

Im Vertrauen auf die Vorschrift des § 2a des Mineralölsteuergesetzes getätigte Investitionen sind nicht gefährdet, da durch die vorgesehenen Steuersätze lediglich ungerechtfertigte Gewinne abgeschöpft werden. Zudem mussten Investoren von vornherein mit einer steuerlichen Anpassung als Folge einer festgestellten Überkompensation rechnen und hätten diese bei ihrer Investitionsplanung einkalkulieren können.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Gesetzesentwurf schon jetzt Investitionen in Deutschland von über zwei Mrd. Euro blockiert?

Die Bundesregierung teilt diese Einschätzung nicht.

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?

Die Bundesregierung wird die Interessen der Anbieter bereits im Markt befindlicher und auch zukünftiger Biokraftstoffe angemessen berücksichtigen.