



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Heiner Garg

und

Antwort

der Landesregierung - Finanzminister

Ökosteuer auf Flüssiggaskraftstoff

1. Hat die Landesregierung Kenntnis davon, dass der Steuersatz auf Erdgas bei Verwendung als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge bis 2020 ermäßigt wurde, bei Verwendung von Flüssiggas als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge die Ermäßigung jedoch 2009 auslaufen soll – obwohl beide Gasarten bei Verwendung zum Heizen steuerlich gleich behandelt werden?

Ja.

2. Wenn ja, wie wird diese unterschiedliche Behandlung aus finanzpolitischer und aus umweltpolitischer Sicht begründet?

Teilt die Landesregierung diese Gründe?

Die im Jahre 1995 eingeführte mineralölsteuerliche Begünstigung von Flüssig- und Erdgas als Kraftstoff war umweltpolitisch begründet. Im Vordergrund stand dabei vor Einführung der Europäischen Abgasgesetzgebung das Potenzial dieser Kraftstoffe zur Verminderung von Luftschadstoffen wie Stickoxiden, Schwefeldioxiden oder Rußpartikeln.

In einer Reihe von Modellprojekten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wurden Erd- und Flüssiggasantriebe gleichberechtigt gefördert. Schon zu dieser Zeit zeichnete sich ab, dass die mittelständisch strukturierte Flüssiggasbranche mit den notwendigen Investitionen in die Markteinführung eines neuen Kraftstoffes überfordert war.

Durch die Europäische Abgasgesetzgebung wurden ab dem Jahre 2008 geltende Emissionsstandards im Bereich der Personen- und Nutzfahrzeuge geschaffen, die in ihren technischen Anforderungen die Möglichkeiten der bisher dominierenden fahrzeugseitigen Nach- und Umrüslösungen bei Weitem übersteigen. Angesichts erheblicher Kosten für echte Werkslösungen hat sich die Automobilindustrie inzwischen auf den Erdgasantrieb konzentriert.

Bei der „Verkehrswirtschaftlichen Energiestrategie“ (VES), in der Bundesressorts mit Unternehmen aus Automobil- und Energiewirtschaft Zukunftsperspektiven erarbeitet haben, stand am Ende eine Konzentration auf Erdgas und Wasserstoff, u.a. auch, weil der Erdgasantrieb die Verwendung von regenerativem Biogas zulässt.

Die Europäische Kommission ist in ihrem Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft“ zu dem selben Ergebnis gelangt. Sie hält bei guten Rahmenbedingungen in Europa für Erdgas bis zum Jahr 2020 einen Marktanteil von 10 % für realisierbar.

Die Verlängerung der Steuerermäßigung für Erdgas greift diese Entwicklung auf, um klare Signale für Weichenstellungen in notwendige Entwicklungsanstrengungen der Fahrzeugindustrie – insbesondere im Bereich von Nutzfahrzeugen – für die nächsten Jahre zu geben. Die Entwicklung eines alternativen und kostengünstigen Antriebskonzeptes als Systemwettbewerber zum Dieselrußfilter ist nur durch Konzentration auf die Erd- oder Biogasfahrzeugtechnologie möglich. Außerdem ist Erdgas der kohlenstoffärmste fossile Energieträger und besitzt damit das höchste CO₂-Minderungspotenzial.

3. Wie beurteilt die Landesregierung die Wirkungen dieser steuerlichen Ungleichbehandlung auf die Entwicklungschancen der Flüssiggasbranche?

Flüssiggas hat als Kraftstoff in der Bundesrepublik nur einen sehr geringen Marktanteil. So betrug der Autogas-Absatz an deutschen Autobahnen nach Angaben des Deutschen Ver-

bands Flüssiggas im Jahre 2001 1.240 t, während der gesamte Verbrauch an Vergaserkraftstoff in der Bundesrepublik im gleichen Zeitraum 27,5 Mio. t betrug (Wochenbericht des DIW Berlin Nr. 51-52/2002). Die Auswirkungen der zu erwartenden Verlagerung der Kraftstoffnachfrage auf Erdgas werden sich für die Flüssiggasbranche daher in Grenzen halten und sind im Hinblick auf die gesamtwirtschaftlich vorteilhaftere Förderung des Erdgasantriebs (siehe Frage 2) gerechtfertigt. Außerdem besitzt Flüssiggas zunehmende Bedeutung als Rohstoff für die Kunststoffproduktion.