



Dr. Barbara Hendricks
Parlamentarische Staatssekretärin

POSTANSCHRIFT Bundesministerium der Finanzen, 11016 Berlin

Mitglied des Deutschen Bundestages
Herrn Uwe Schummer
Platz der Republik
11011 Berlin

HAUSANSCHRIFT Wilhelmstraße 97, 10117 Berlin

TEL +49 (0) 18 88 6 82-42 45
FAX +49 (0) 18 88 6 82-44 04
E-MAIL Barbara.Hendricks@bmf.bund.de
DATUM 16. September 2003

BETREFF **Ihre schriftliche Frage Nr. 56 für den Monat September 2003**

BEZUG

ANLAGEN

GZ **III A 1 - V 0203 - 36/03** (bei Antwort bitte angeben)

Sehr geehrter Herr Kollege,

Ihre Frage,

„Warum wurde im Gesetz zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform die Gleichstellung von Erd- und Flüssiggas beim Einsatz als Energieträger in Verbrennungsmotoren bisher nicht durchgesetzt, wohingegen die Bundesregierung beide Gasarten für den Verwendungszweck Heizen insofern gleich behandelt, als dass sie beide Gasarten für den Verwendungszweck Heizen mit einer gleichen Steuererhöhung von 58% belegt hat?“,

beantworte ich wie folgt:

Die gesetzlich beschlossene Fristverlängerung der Mineralölsteuerbegünstigung bis 2020 **nur für Fahrzeuge mit Erdgasantrieb** erfolgte neben fiskalischen insbesondere aus folgenden Gründen:

Bei der Erarbeitung einer "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 Erdgas eine Synergie mit regenerativem Biogas zulässt. Die Europäische Kommission ist in ihrem Weißbuch "Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft" zu dem selben Ergebnis gekommen. Sie hält bei guten Rahmenbedingungen in Europa bis zum Jahr 2020 einen Marktanteil für Erdgas im Kraftstoffsektor von immerhin 10 % für realisierbar.

Die Gesetzesänderung greift diese Entwicklung auf, um der Industrie klare Signale und Investitionssicherheit für Weichenstellungen bei der Fahrzeugentwicklung, insbesondere auch im Bereich von Nutzfahrzeugen, für die nächsten Jahre zu geben. Die Entwicklung eines alternativen und kostengünstigen Antriebskonzeptes als Systemwettbewerber zum Dieselantrieb ist nur über eine Konzentration auf die Erd- oder Biogasfahrzeugtechnologie möglich. Damit können auch die mit Blick auf die

Anforderungen der Europäischen Luftqualitätsgrenzwerte für Partikel ab 1. Januar 2005 dringlich erforderlichen Potenziale genutzt werden. Das gilt gleichzeitig mittelfristig für die Nutzung des CO₂-Minderungspotenzials des kohlenstoffärmsten fossilen Energieträgers Erdgas im Verkehrsbereich. Diese Strategie der Bundesregierung wird eindrucksvoll durch eine aktuelle wissenschaftliche „Well-to-Wheel-Studie“ eines renommierten unabhängigen Instituts bestätigt.

Auch aus Gründen der sparsamen Ressourcen-Nutzung erscheint die rohstoffliche Nutzung von Butan und Propan einer energetischen Nutzung deutlich vorzugswürdig. Der Verband des Flüssiggashandels geht selbst davon aus, dass die bei einer echten Markteinführung von Flüssiggas als Kraftstoff notwendigen Mengen nur durch eine Umsteuerung der bisher in der chemischen Industrie stofflich genutzten Mengen verfügbar gemacht werden können. Die bestehende Perspektive auch für Flüssiggas als Kraftstoff bis 2009 wird für die Verbraucher allerdings nicht in Frage gestellt. Flüssiggas konnte sich zwar trotz seiner systembedingten Kostenvorteile und der Begünstigung seit 1995 nicht durchsetzen, aber im Lichte der Europäischen Abgasgesetzgebung kann eine Umrüstung von Altfahrzeugen durchaus noch umweltpolitisch sinnvoll sein.

Mit freundlichen Grüßen

Berger Mauchels