

09.02.95

Fz - U - VP

Gesetzesantrag**der Länder Hessen und
Nordrhein-Westfalen**

**Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer für
erdgasbetriebene Fahrzeuge****A. Zielsetzung**

Durch die Herabsetzung der Mineralölsteuer auf den EU-Mindeststeuersatz soll die Voraussetzung dafür geschaffen werden, daß Erdgas als der umweltschonendste derzeit verfügbare Kraftstoff zum Antrieb von Nutzfahrzeugen rasch eingeführt werden kann. Dadurch wird die Wirtschaftlichkeit erdgasbetriebener Fahrzeuge hergestellt. Als marktreife Technologie verspricht der Einsatz erdgasbetriebener Fahrzeuge in den westlichen Industrieländern eine erhebliche Reduzierung der Luftschadstoffe, vor allem Partikel und Stickstoffoxide. Insbesondere in den hochverdichteten Ballungsräumen betrifft dies die Fahrzeugflotte des Öffentlichen Personennahverkehrs, Nutzfahrzeuge und eine Vielzahl von Lieferfahrzeugen, Werkstattwagen und ähnliche Fahrzeuge.

In anderen Ländern der EU wird der Einsatz der Erdgastechnik im Rahmen der Mineralölbesteuerung unterstützt. Wegen der im Vergleich höheren Mineralölsteuer in Deutschland besteht eine Erschwernis, diese Technologie auf dem deutschen Markt einzuführen. Dies bedeutet insbesondere eine Benachteiligung der deutschen Anbieter über den deutschen Markt hinaus in dieser weltweit zukunftssträchtigen Branche. Zur Erhaltung des Wirtschaftsstandortes Deutschland ist deshalb die Mineralölsteuer für Erdgas in Deutschland auf den EU-Mindeststeuersatz zu senken.

B. Lösung

Zur Verminderung der Emissionsbelastungen, insbesondere durch dieselbetriebene Nutzfahrzeuge in den hochbelasteten Ballungszentren, und um den Wettbewerbsnachteilen der deutschen Industrie zu begegnen, soll deshalb für einen begrenzten Übergangszeitraum eine kostenmäßige Angleichung gegenüber anderen Systemen erfolgen. Für einen auf zehn Jahre befristeten Zeitraum soll die Senkung der Mineralölsteuer für Erdgas auf den EU-Mindeststeuersatz erfolgen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Es entstehen wegen der bisher geringen Zahl erdgasbetriebener Nutzfahrzeuge in den nächsten zehn Jahren nur geringe Einnahmeausfälle. Die positiven Wirkungen für die Umwelt in den Ballungszentren und für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie überwiegen bei weitem den Effekt der geringen Einnahmeausfälle.

Bundesrat

Drucksache **84/95**

09.02.95

Fz - U - VP

Gesetzesantrag

**der Länder Hessen und
Nordrhein-Westfalen**

Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer für erdgasbetriebene Fahrzeuge

DER MINISTERPRÄSIDENT
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

Düsseldorf, den 7. Februar 1995

An den
Präsidenten des Bundesrates

Die Landesregierungen Nordrhein-Westfalen und Hessen haben beschlossen,
dem Bundesrat den als Anlage mit Begründung beigefügten

Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mine-
ralölsteuer für erdgasbetriebene Fahrzeuge

zuzuleiten.

Ich bitte, den Gesetzentwurf gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung den
zuständigen Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

He Kammerling

Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer für
erdgasbetriebene Fahrzeuge

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Mineralölsteuergesetz vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150, 2185), geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2353, 2365, ber. 1994 I S. 72), wird wie folgt geändert:

Dem § 3 Abs. 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

"Erdgas nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 darf als Kraftstoff vorbehaltlich des § 12 bis zum 31. Dezember 2004 zum ermäßigten Steuersatz von 14,00 DM für eine MWh verwendet werden."

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung:

A. Allgemeines

I. Anlaß der Regelung

Die Regierungschefs der Länder haben auf ihrer Konferenz vom 30. November bis 02. Dezember 1994 in Dessau die Bundesregierung aufgefordert, den Mineralölsteuersatz für Erdgas als Kfz-Treibstoff schnellstmöglich auf den EU-Mindeststeuersatz zu senken, um dafür die Voraussetzung zu schaffen, daß Erdgas als der umweltschonendste derzeit verfügbare Kraftstoff zum Antrieb von Nutzfahrzeugen rasch eingeführt werden kann. Entsprechende Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 07./08. Juni 1994 und 23./24. November 1994, der Umweltministerkonferenz vom 24. November 1994 und der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 14. Dezember 1994 liegen vor.

Anlaß für die Beschlüsse ist, daß nicht nur in vielen Städten und Gemeinden die Grenze der Belastungen durch Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs überschritten werden. Diese Belastungen waren u.a. mit ursächlich dafür, daß während der lang andauernden Hochdruckwetterlage im Sommer 1994 Ozonkonzentrationen festgestellt wurden, die in weiten Teilen der Bundesrepublik Deutschland den für die Unterrichtung der Bevölkerung maßgebenden Schwellenwert nach § 1 a Abs. 2 Buchst. c der Verordnung über Immissionswerte (22. BImSchV) deutlich überschritten.

Um eine Reduktion des Ausstosses von Schadstoffen aus Kraftfahrzeugen zu bewirken, soll Erdgas rasch eingeführt werden. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs, für Nutzfahrzeuge, Werkstattwagen u.a., die täglich in den Städten im Einsatz sind.

II. Zweck und Inhalt der Regelung

Durch das Gesetz wird der Mineralölsteuersatz für Erdgas als Kfz-Treibstoff auf den EU-Mindeststeuersatz gesenkt. Als markt-reife Technologie verspricht der Einsatz erdgasbetriebener Fahrzeuge eine erhebliche Reduzierung der Luftschadstoffe. Wie in anderen Staaten der EU wird der Einsatz der Erdgastechnik im Rahmen der Mineralölbesteuerung unterstützt.

Der Mindeststeuersatz ergibt sich auf Basis der Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchssteuersätze für Mineralöle unter Zugrundelegung der für Erdgas typischen Charakteristika (mittlere Dichte [$\rho = 0,77 \text{ kg/m}^3$]; mittlerer Brennwert [$H = 11 \text{ kWh/m}^3$]).

Während eine Reihe von Staaten schon heute den Mindeststeuersatz zugrundelegt, hat Portugal im Herbst 1993 sogar eine Mineralölsteuerbefreiung von Erdgas für den öffentlichen Nahverkehr von der EU zugestanden bekommen. Wegen der höheren Mineralölsteuer besteht eine Erschwernis, diese Technologie auf dem deutschen Markt einzuführen. Dies bedeutet insbesondere eine Benachteiligung der deutschen Anbieter über den deutschen Markt hinaus in dieser zukunftssträchtigen Branche, die weltweit im starken Wachstum begriffen ist. Die Mineralölsteuersenkung dient deshalb auch der Erhaltung des Wirtschaftsstandortes Deutschland.

III. Kosten

Die Geltung der Mineralölsteuersenkung wird auf zehn Jahre, bis zum 31. Dezember 2004, befristet. Es entstehen wegen der bisher geringen Zahl erdgasbetriebener Nutzfahrzeuge nur sehr geringe Einnahmeausfälle.

Zum 01. Juli 1993 waren in der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes 3.910 gasbetriebene Kraftfahrzeuge erfaßt. Davon wird nur ein Bruchteil mit Erdgas und der überwiegende Teil mit Flüssiggas betrieben. Auch die nicht von der Statistik des Kraftfahrt-

bundesamtes erfaßten, vorwiegend im niederländischen Grenzraum vorhandenen bivalenten Kraftfahrzeuge werden mit Flüssiggas betrieben.

Dazu kommt, daß wegen der heute noch begrenzten Reichweite bis rund 250 km, der beschränkten Leistungsfähigkeit bis rund 170 KW und des großen Volumens der Tankflaschen erdgasbetriebener Fahrzeuge diese Fahrzeugtechnik in den nächsten Jahren nur für einen eingeschränkten Kfz-Bereich in Frage kommt. Dies sind in erster Linie die Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs, leichte Nutzfahrzeuge und Werkstattwagen u.ä.

Zu den positiven Wirkungen für die Umwelt in den Ballungszentren und zu der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie stehen die geringen Einnahmeausfälle vollkommen außer Verhältnis.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

I. Zu Artikel 1:

Durch eine Ergänzung des § 3 Abs. 1 des Mineralölsteuergesetzes wird der Steuersatz für Erdgas als Kfz-Treibstoff für zehn Jahre ermäßigt auf den EU-Mindeststeuersatz.

II. Zu Artikel 2:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

10.03.95

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer für erdgasbetriebene Fahrzeuge

A. Zielsetzung

Durch die Herabsetzung der Mineralölsteuer auf den EU-Mindeststeuersatz soll die Voraussetzung dafür geschaffen werden, daß Erdgas als der umweltschonendste derzeit verfügbare Kraftstoff zum Antrieb von Nutzfahrzeugen rasch eingeführt werden kann. Dadurch wird die Wirtschaftlichkeit erdgasbetriebener Fahrzeuge hergestellt. Als marktreife Technologie verspricht der Einsatz erdgasbetriebener Fahrzeuge in den westlichen Industrieländern eine erhebliche Reduzierung der Luftschadstoffe, vor allem Partikel und Stickstoffoxide. Insbesondere in den hochverdichteten Ballungsräumen betrifft dies die Fahrzeugflotte des Öffentlichen Personennahverkehrs, Nutzfahrzeuge und eine Vielzahl von Lieferfahrzeugen, Werkstattwagen und ähnliche Fahrzeuge.

In anderen Ländern der EU wird der Einsatz der Erdgastechnik im Rahmen der Mineralölbesteuerung unterstützt. Wegen der im Vergleich höheren Mineralölsteuer in Deutschland besteht eine Erschwernis, diese Technologie auf dem deutschen Markt einzuführen. Dies bedeutet insbesondere eine Benachteiligung der deutschen Anbieter über den deutschen Markt hinaus in dieser weltweit zukunftssträchtigen Branche. Zur Erhaltung des Wirtschaftsstandortes Deutschland ist deshalb die Mineralölsteuer für Erdgas in Deutschland auf den EU-Mindeststeuersatz zu senken.

B. Lösung

Zur Verminderung der Emissionsbelastungen, insbesondere durch dieselbetriebene Nutzfahrzeuge in den hochbelasteten Ballungszentren, und um den Wettbewerbsnachteilen der deutschen Industrie zu begegnen, soll deshalb für einen begrenzten Übergangszeitraum eine kostenmäßige Angleichung gegenüber anderen Systemen erfolgen. Für einen auf 15 Jahre befristeten Zeitraum soll die Senkung der Mineralölsteuer für Erdgas auf den EU-Mindeststeuersatz erfolgen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Es entstehen wegen der bisher geringen Zahl erdgasbetriebener Nutzfahrzeuge in den nächsten 15 Jahren nur geringe Einnahmeausfälle. Die positiven Wirkungen für die Umwelt in den Ballungszentren und für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie überwiegen bei weitem den Effekt der geringen Einnahmeausfälle.

10.03.95

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer für
erdgasbetriebene Fahrzeuge

Der Bundesrat hat in seiner 681. Sitzung am 10. März 1995 beschlossen, den
beigefügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes beim
Deutschen Bundestag einzubringen.

Anlage

Entwurf
eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer
für erdgasbetriebene Fahrzeuge

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Mineralölsteuergesetz vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150, 2185), geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2353, 2365, ber. 1994 I S. 72), wird wie folgt geändert:

Dem § 3 Abs. 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

"Erdgas nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6 darf als Kraftstoff vorbehaltlich des § 12 bis zum 31. Dezember 2009 zum ermäßigten Steuersatz von 14,00 DM für eine MWh verwendet werden."

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung:**A. Allgemeines****I. Anlaß der Regelung**

Die Regierungschefs der Länder haben auf ihrer Konferenz vom 30. November bis 02. Dezember 1994 in Dessau die Bundesregierung aufgefordert, den Mineralölsteuersatz für Erdgas als Kfz-Treibstoff schnellstmöglich auf den EU-Mindeststeuersatz zu senken, um dafür die Voraussetzung zu schaffen, daß Erdgas als der umweltschonendste derzeit verfügbare Kraftstoff zum Antrieb von Nutzfahrzeugen rasch eingeführt werden kann. Entsprechende Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 07./08. Juni 1994 und 23./24. November 1994, der Umweltministerkonferenz vom 24. November 1994 und der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 14. Dezember 1994 liegen vor.

Anlaß für die Beschlüsse ist, daß nicht nur in vielen Städten und Gemeinden die Grenze der Belastungen durch Emissionen des Kraftfahrzeugverkehrs überschritten werden. Diese Belastungen waren u.a. mit ursächlich dafür, daß während der lang andauernden Hochdruckwetterlage im Sommer 1994 Ozonkonzentrationen festgestellt wurden, die in weiten Teilen der Bundesrepublik Deutschland den für die Unterrichtung der Bevölkerung maßgebenden Schwellenwert nach § 1 a Abs. 2 Buchst. c der Verordnung über Immissionswerte (22. BImSchV) deutlich überschritten.

Um eine Reduktion des Ausstoßes von Schadstoffen aus Kraftfahrzeugen zu bewirken, soll Erdgas rasch eingeführt werden. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs, für Nutzfahrzeuge, Werkstattwagen u.a., die täglich in den Städten im Einsatz sind.

II. Zweck und Inhalt der Regelung

Durch das Gesetz wird der Mineralölsteuersatz für Erdgas als Kfz-Treibstoff auf den EU-Mindeststeuersatz gesenkt. Als marktreife Technologie verspricht der Einsatz erdgasbetriebener Fahrzeuge eine erhebliche Reduzierung der Luftschadstoffe. Wie in anderen Staaten der EU wird der Einsatz der Erdgastechnik im Rahmen der Mineralölbesteuerung unterstützt.

Der Mindeststeuersatz ergibt sich auf Basis der Richtlinie 92/82/EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchssteuersätze für Mineralöle unter Zugrundelegung der für Erdgas typischen Charakteristika (mittlere Dichte [$\rho = 0,77 \text{ kg/m}^3$]; mittlerer Brennwert [$H = 11 \text{ kWh/m}^3$]).

Während eine Reihe von Staaten schon heute den Mindeststeuersatz zugrundelegt, hat Portugal im Herbst 1993 sogar eine Mineralölsteuerbefreiung von Erdgas für den öffentlichen Nahverkehr von der EU zugestanden bekommen. Wegen der höheren Mineralölsteuer besteht eine Erschwernis, diese Technologie auf dem deutschen Markt einzuführen. Dies bedeutet insbesondere eine Benachteiligung der deutschen Anbieter über den deutschen Markt hinaus in dieser zukunftssträchtigen Branche, die weltweit im starken Wachstum begriffen ist. Die Mineralölsteuersenkung dient deshalb auch der Erhaltung des Wirtschaftsstandortes Deutschland.

III. Kosten

Die Geltung der Mineralölsteuersenkung wird auf 15 Jahre, bis zum 31. Dezember 2009, befristet. Es entstehen wegen der bisher geringen Zahl erdgasbetriebener Nutzfahrzeuge nur sehr geringe Einnahmeausfälle.

Zum 01. Juli 1993 waren in der Statistik des Kraftfahrtbundesamtes 3.910 gasbetriebene Kraftfahrzeuge erfaßt. Davon wird nur ein Bruchteil mit Erdgas und der überwiegende Teil mit Flüssiggas betrieben. Auch die nicht von der Statistik des Kraftfahrt-

bundesamtes erfaßten, vorwiegend im niederländischen Grenzraum vorhandenen bivalenten Kraftfahrzeuge werden mit Flüssiggas betrieben.

Dazu kommt, daß wegen der heute noch begrenzten Reichweite bis rund 250 km, der beschränkten Leistungsfähigkeit bis rund 170 KW und des großen Volumens der Tankflaschen erdgasbetriebener Fahrzeuge diese Fahrzeugtechnik in den nächsten Jahren nur für einen eingeschränkten Kfz-Bereich in Frage kommt. Dies sind in erster Linie die Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs, leichte Nutzfahrzeuge und Werkstattwagen u.ä.

Zu den positiven Wirkungen für die Umwelt in den Ballungszentren und zu der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie stehen die geringen Einnahmeausfälle vollkommen außer Verhältnis.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

I. Zu Artikel 1:

Durch eine Ergänzung des § 3 Abs. 1 des Mineralölsteuergesetzes wird der Steuersatz für Erdgas als Kfz-Treibstoff für 15 Jahre ermäßigt auf den EU-Mindeststeuersatz.

II. Zu Artikel 2:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

02.06.95

Unterrichtung

durch den Deutschen
Bundestag

**Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer für
erdgasbetriebene Fahrzeuge**

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 42. Sitzung am 2. Juni 1995 aufgrund der ersten Beschlußempfehlung und des ersten Berichts des Finanzausschusses (7. Ausschuß) - Drucksache 13/1558 - den vom Bundesrat eingebrachten

Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer für
erdgasbetriebene Fahrzeuge
- Drucksache 13/1071 -

abgelehnt.