

## **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 Zeit-

raum 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.

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler  
031 (43) – 523 22 – Mi 23/95

Bonn, den 4. April 1995

An die Präsidentin  
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 681. Sitzung am 10. März 1995 beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer für erdgasbetriebene Fahrzeuge mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

**Dr. Helmut Kohl**

## Anlage 1

**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 Artikel 7 des Gesetzes vom 21. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2353, 2365, 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 Deutsche Mark 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 2. 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 7./8. 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 Unterbringung der Bevölkerung maßgebenden Schwellenwert nach § 1 a Abs. 2 Buchstabe 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 Verbrauchsteuersätze für Mineralöl unter Zugrundelegung der für Erdgas typischen Charakteristika (mittlere Dichte [ $p = 0,77 \text{ kg/m}^3$ ]; mittlerer Brennwert [ $H = 11 \text{ kWh/m}^3$ ]).

Während eine Reihe von Staaten schon heute den Mindeststeuersatz zugrunde legt, 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 zukunftsträchtigen 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 1. 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 Kraftfahrtbundesamtes 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.

## Anlage 2

## Stellungnahme der Bundesregierung zum Entwurf eines Gesetzes zur Senkung der Mineralölsteuer für erdgasbetriebene Fahrzeuge

Die Bundesregierung stimmt mit dem Bundesrat darin überein: Erdgas ist ein besonders umweltfreundlicher Kraftstoff mit Vorteilen gegenüber Benzin und insbesondere Dieseldieselkraftstoff.

### Eigener Entwurf der Bundesregierung zur mineralölsteuerlichen Förderung gasbetriebener Fahrzeuge im Jahressteuergesetz 1996

Die Bundesregierung will die ökologischen Vorteile des Gasantriebes ebenfalls stärker als bisher für die besonders belasteten Sektoren im Verkehrsbereich nutzbar machen und hat deshalb ihrerseits bereits im Entwurf des Jahressteuergesetzes 1996 eine gezielte mineralölsteuerliche Förderung gasbetriebener Fahrzeuge für den gesamten Bereich des öffentlichen Verkehrs vorgesehen.

### Zielgenauere Regelung durch Gesetzesvorhaben der Bundesregierung

Das Gesetzesvorhaben der Bundesregierung unterscheidet sich in folgenden Punkten vom Entwurf gemäß Drucksache 84/95:

- Die Begünstigung ist als Anschubhilfe für die Durchsetzung einer neuen Technologie auf fünf Jahre befristet.  
Dies entspricht auch dem Grundsatz der Bundesregierung, Subventionen generell zu befristen.
- Einbezogen werden auch Fahrzeuge mit Flüssiggasantrieb.
- Ausgenommen von der Begünstigung bleibt die Verwendung von Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoff in Fahrzeugen und mobilen Arbeitsgeräten, die nicht am öffentlichen Verkehr teilnehmen sowie in stationären Antriebsaggregaten.
- Die Mineralölsteuer wird bei Erdgas nicht auf 14 DM/MWh gesenkt, sondern auf 18,70 DM/MWh (energieäquivalent bei Flüssiggas auf 241 DM/1 000 kg).

Die von der Bundesregierung vorgesehene Begünstigung ist voll ausreichend. Mit der Steuersenkung beträgt der Steuervorteil nunmehr in bezug auf unverbleites Benzin rund 80% und zum ohnehin bereits niedriger besteuerten Dieseldieselkraftstoff annähernd 70%.

Ein Anreiz zu verstärktem Einsatz von Gas als Kraftstoff soll möglichst zielgenau in dem Bereich gegeben werden, wo er bezogen auf die bisherige allge-

meine Verwendungsbreite die größte Anschubwirkung in Richtung auf eine Verbesserung der Emissionsbilanz entfalten kann. Dies ist im wesentlichen der Verkehr in den Ballungsgebieten. Darin stimmt die Bundesregierung mit dem Bundesrat überein. Die Begründung des von ihm angekündigten Gesetzesentwurfs stellt ebenfalls auf die hochverdichteten Ballungsräume ab, konkretisiert aber den Anwendungsbereich auf die Fahrzeugflotte des öffentlichen Personennahverkehrs, Nutzfahrzeuge, Lieferfahrzeuge, Werkstattfahrzeuge und ähnliche Fahrzeuge.

### Keine Diskriminierung des Individualverkehrs (Privatfahrzeuge)

Der in der Begründung des Entwurfs angegebene Anwendungsbereich erscheint der Bundesregierung als zu eng, weil damit in der Tendenz der private Individualverkehr von der Begünstigung ausgeschlossen würde. Der restriktive Ansatz steht auch im Widerspruch zu dem für die Anwendung der Vorschrift entscheidenden Wortlaut der vom Bundesrat vorgesehenen Norm, wonach pauschal die Verwendung von Erdgas als Kraftstoff begünstigt werden soll. Damit fielen ohne Einschränkung sämtliche Fahrzeuge, fahrbare Arbeitsgeräte und stationäre Großmotoren unter die Begünstigung, obwohl in dieser Verwendungsbreite ein Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Benzin- und Dieselantrieb nicht gegeben ist. Demgegenüber ist das Vorhaben der Bundesregierung zielführender:

Von der Steuerbegünstigung soll nur der Bereich erfaßt werden, in dem bisher der ökologisch wünschenswerte stärkere Einsatz von Gas als Kraftstoff aus Kostengründen unterblieben ist. Das ist der Verkehr, vor allem in den Ballungsgebieten.

Zu einer wirksamen Entlastung bei den Schadstoffemissionen trägt eine möglichst breite Nutzung gasbetriebener Fahrzeuge ohne übermäßige diskriminierende Eingriffe in den Individualverkehr bei. Eine Beschränkung der Begünstigung auf Nutzfahrzeuge wäre somit nicht zielführend. Deshalb bezieht die Bundesregierung alle am öffentlichen Verkehr teilnehmenden Fahrzeuge ein.

### Steuerbegünstigung auch für Fahrzeuge mit Flüssiggasantrieb

Der bisherige Steuersatz für Flüssiggas als Kraftstoff beträgt 612,50 DM/1 000 kg. Dies entspricht der bisherigen steuerlichen Belastung von Erdgas als Kraftstoff. Bei den Schadstoffemissionen weist Flüssiggas nahezu die gleichen niedrigen Werte wie Erdgas auf.

Im Hinblick auf das umweltpolitische Ziel wäre deshalb eine Schlechterstellung von Flüssiggas nach dem Grundsatz der Gleichmäßigkeit der Besteuerung nicht zu rechtfertigen.

### **Keine Ausweitung der Begünstigung auf den sonstigen Einsatz von Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoff**

Zwar trägt auch der sonstige Gasantrieb (in mobilen oder stationären Aggregaten) zu einer positiveren Emissionsbilanz bei. Er ist außerhalb des Verkehrs in seinen speziellen Anwendungsbereichen aber generell etabliert und nicht durch Wettbewerbsnachteile belastet. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die bisherigen, nicht nach der konkreten Verwendung differenzierenden Steuersätze für die Kraftstoffverwendung von Flüssiggas und Erdgas seit 1981 aus energie- und umweltpolitischen Gründen von den Steuererhöhungen auf die übrigen Kraftstoffe ausgenommen geblieben sind. Insoweit ist sowohl Erdgas als auch Flüssiggas gegenüber anderen Kraftstoffen nicht benachteiligt. Eine Ausweitung der Begünstigung auch in diesen Bereich würde deshalb zu steuerpolitisch unvertretbaren Mitnahmeeffekten ungerichteten Kostenvorteilen führen.

### **Kürzere Laufzeit der Begünstigung steuerpolitisch sinnvoll**

Ein nicht außer acht zu lassendes Risiko ungerechtfertigter Kostenvorteile ist auch insbesondere bei

gasbetriebenen Pkws mit hohen Laufleistungen in Rechnung zu stellen. Wenn deren Betreiber ohne eigenen Investitionsaufwand sich in Ballungsgebieten auf eine hinreichend dichte Versorgungsstruktur stützen können, sind die anschaffungsbedingten Mehrkosten unter Umständen in relativ kurzer Zeit amortisiert, und es entstünden übermäßige Steuervorteile. Dieser Effekt würde noch verstärkt, wenn die Anschaffungsmehrkosten aufgrund höherer Stückzahlen sinken. Aus diesem Grund will die Bundesregierung die Entwicklung sorgfältig beobachten und sieht im Jahressteuergesetz 1996 eine generelle Befristung der Begünstigung auf fünf Jahre vor. Bei einer Laufzeit von 15 Jahren, wie sie der Entwurf des Bundesrates anstrebt, könnten sich dagegen neben den erwähnten Steuervorteilen derzeit noch unkalulierbare Haushaltsrisiken ergeben.

### **Zur Höhe der Steuerbegünstigung**

Der Entwurf der Bundesregierung orientiert sich ebenfalls an der Richtlinie 92/82 EWG des Rates vom 19. Oktober 1992 zur Annäherung der Verbrauchssteuersätze für Mineralöl. Der Mindestsatz beträgt auf Flüssiggas und Erdgas als Kraftstoff 100 ECU je 1 000 kg. Die Mindestsätze auf Mineralöl sollen allgemein erhöht werden, bei Kraftstoffverwendung von Gas nach einem ersten Arbeitsentwurf der Kommission auf 113 ECU. Der Entwurf der Bundesregierung geht deshalb bei der Umrechnung anhand der durchschnittlichen Kenndaten rechnerisch von einem Mindestsatz von 115 ECU aus.

