

Bundesrat

Drucksache 491/1/96

(Grunddrs. 651/95)

28.11.96

Antrag

des Freistaates Bayern

**Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen
Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen**

(UmKraftG)

- Antrag des Landes Baden-Württemberg -

Punkt 8 der 706. Sitzung des Bundesrates am 29. November
1996

Der Bundesrat möge beschließen:

Zu Artikel 2 Nr. 4 - neu - (§ 3 Abs. 1 MinöStG)

In Artikel 2 ist nach Nummer 3 folgende Nummer 4
einzufügen:

"4. In § 3 Abs. 1 Ziff. 1 Buchst. a und Ziff. 2 werden
die Worte "31. Dezember 2000" durch die Worte "31.
Dezember 2009" ersetzt."

Als Folge

sind Vorblatt und Begründung wie folgt zu ändern:

a) Im Vorblatt wird in Abschnitt A "Zielsetzung"
folgender Absatz angefügt:

Ausgeliefert am 28. NOV. 1996

431/1/96

- 2 -

Die Befristung der Steuererleichterung von mit Flüssiggas und Erdgas angetriebenen Kraftfahrzeugen bis zum 31. Dezember 2000 hat sich als investitionshemmend erwiesen. Sie soll daher bis zum 31. Dezember 2009 verlängert werden.

- b) In der Begründung Teil B zu Artikel 2 ist am Ende folgender Text anzufügen:

Zu Nummer 4 (§ 3 Absatz 1 MinöStG)

Die Steuererleichterung von mit Flüssiggas und Erdgas angetriebenen Kraftfahrzeugen wird zur Förderung von Investitionen bis zum 31. Dezember 2009 verlängert."

Begründung:

Mit Artikel 31 des Jahressteuergesetzes 1996 wurde der Steuersatz für Flüssiggas und Erdgas zum Antrieb von Kraftfahrzeugen aus umwelt- und energiepolitischen Gründen auf 241 DM/1.000 kg bzw. 18,70 DM/MWh reduziert.

Anlaß für die Steuersenkung waren die erheblichen höheren Investitions- und Betriebskosten von gasbetriebenen Fahrzeugen, die zur Folge hatten, daß dieser Antrieb sich nicht durchsetzte, obwohl der Gasantrieb im Vergleich zu dieselbetriebenen Fahrzeugen wirkungsvoll zur Verminderung der Schadstoff- und Lärmemissionen beitragen kann und hinsichtlich der kanzerogenen und der ozonbildenden Abgasbestandteile erhebliche Vorteile gegenüber benzin- und

...

dieselbetriebenen Fahrzeugen aufweist.

Inzwischen erweist sich die Befristung als erhebliches Investitionsrisiko und damit Investitionshemmnis. Zwar ist der Betrieb von gasbetriebenen Fahrzeugen durch die Steuersenkung derzeit geringfügig kostengünstiger als bei anderen Antrieben, so daß die höheren Investitionen über einen längeren Zeitraum wieder ausgeglichen werden könnten, von potentiellen Betreibern werden jedoch erheblich höhere - um im Vergleich deutlich ungünstigere - Betriebskosten nach Ablauf der Befristung befürchtet. Immerhin sind gewerbliche Kraftfahrzeuge, aber auch kommunale Nutzfahrzeuge und Stadtbusse vielfach weit länger als zehn Jahre im Einsatz.

Die von der deutschen Automobilindustrie entwickelte umweltschonende Technik wird daher vom deutschen Markt nicht angenommen, wodurch sich der Absatz dieses Antriebs weitgehend auf den Export beschränkt und ein entsprechendes Demonstrationsfeld in Deutschland für potentielle Kunden fehlt. Die Befristung sollte bei Gleichbehandlung von Flüssiggas und Erdgas daher bis zum 31. Dezember 2009 verlängert werden.