Bundesrat Drucksache **474/1/99**

14.09.99

Empfehlungen
der Ausschüsse

Fz - A - U - Vk - Wi

zu **Punkt** der 742. Sitzung des Bundesrates am 24. September 1999

Ausgeliefert am 15. SEP. 1999

Entwurf eines Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform

A

Der **Agrarausschuss** (A),

der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** (U),

der **Verkehrsausschuss** (Vk) und

der **Wirtschaftsausschuss** (Wi)

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf insgesamt

Vk

1. Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt einen doppelten Zweck: Die mit der Verteuerung der Energie erzielten Haushaltsmittel sollen einerseits als Zuschuss des Bundes an die Rentenversicherung verwandt werden und auf diese Weise die Lohnnebenkosten senken. Andererseits soll die Verteuerung den Energieverbrauch reduzieren. Dieser beabsichtigte ökologische Effekt soll in dem energieintensiven Bereich des Verkehrs durch einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger (öffentlicher Personenverkehr, Schienengüterverkehr) bewirkt werden.

   Das zuletzt genannte Ziel wird durch die Einbeziehung der umweltfreundlichen Verkehrsträger (Bahn, Straßenbahn, Bus) in den Kreis der steuerlich zu belastenden Energieverbraucher nicht erreicht. Vorläufigen Berechnungen zufolge

...

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 1320, 53003 Bonn
Telefon: 0228/3820840, Telefax: 0228/3820844
ISSN 0720-2946

fallen bei diesen umweltfreundlichen Verkehrsträgern aus den Stufen 1 und 2 der Ökosteuerreform für die Jahre 1999 bis 2003 Mehrbelastungen von insgesamt 2,544 Mrd. DM an. Die abzusehenden Mehrbelastungen dieser Verkehrsträger führen entweder zu qualitativen und/oder quantitativen Einschränkungen der dort vorgehaltenen Beförderungskapazitäten und/oder zur Verlagerung dieser finanziellen Lasten auf den Verbraucher. Beide denkbaren Verhaltensalternativen laufen dem mit der Ökosteuer bezweckten Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger zuwider.

A 2. Angesichts der Zielsetzungen der Ökosteuerreform in Deutschland wird die Bundesregierung gebeten, auf eine Harmonisierung der Treibstoff- und Ernergiekosten für die Land- und Forstwirtschaft in der Europäischen Union hinzuwirken, um mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden.

Sofern im weiteren Gesetzgebungsverfahren Wirtschaftsbereiche von der Erhebung der Ökosteuer ausgenommen oder begünstigt werden, sollte die Land- und Forstwirtschaft hierbei mit einbezogen werden.

U 3. Die Bundesregierung wird gebeten, eine Initiative für die schnellstmögliche europaweite Einführung von Kraftstoffqualitäten (Diesel und Ottokraftstoff) mit Schwefelgehalten, die 10 ppm nicht überschreiten, zu ergreifen.

Die Bundesregierung wird darüber hinaus aufgefordert, eine Initiative für eine deutliche Reduzierung des Aromatengehaltes in Kraftstoffen zu ergreifen.

Wi 4. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a

Der Bundesrat begrüßt das Ziel des Gesetzentwurfes, die Produktion besonders schwefelarmer Kraftstoffe steuerlich zu fördern. Besonders schwefelarme Kraftstoffe sind eine wesentliche Voraussetzung zur Einführung neuer Motorentechnologien. Ihre Produktion bedarf allerdings umfangreicher Umrüstungen der Raffinerien, die zwei bis drei Jahre in Anspruch nehmen. Der Bundesrat begrüßt deshalb die Vorlage der Bundesregierung insoweit, als die erste Stufe der steuerlichen Förderung (Schwefelgehalt bis zu 50 ppm) zum 1. November 2001 greift.

Der Bundesrat vertritt jedoch die Auffassung, dass die vorgeschlagene zweite Stufe der Förderung (Schwefelgehalt bis zu 10 ppm) erst ins Auge gefasst wer-

...

den sollte, wenn die Einführung entsprechender Kraftstoffqualitäten europaweit verbindlich vereinbart ist. Der von der Bundesregierung vorgeschlagene Weg bedeutet zumindest mittelfristig einen nationalen Alleingang, der für die deutsche Mineralölwirtschaft trotz steuerlicher Förderung zu massiven Wettbewerbsbeeinträchtigungen führen würde.

Eine europaweite Einführung der neuen Motorentechnologien wäre nach wie vor aus ökonomischen Gründen erschwert, weil entsprechende Kraftstoffqualitäten gerade nicht flächendeckend zur Verfügung stünden.

Die Bundesregierung wird daher gebeten, bei der Kommission unverzüglich die notwendigen Maßnahmen zur Änderung der Richtlinie 98/70/EG über die Qualität von Otto- und Dieselkraftstoffen (Kraftstoffrichtlinie) in die Wege zu leiten. Bei einer europaweit verbindlichen Einführung entsprechender Kraftstoffqualitäten zum 1.1.2005 können die rechtlichen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten der vorgesehenen steuerlichen Förderung auf nationaler Ebene vermieden werden.

Wi 5. Zu Artikel 2 Nr. 5 Buchst. b

Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob in den Katalog der Steuerermäßigungen gemäß § 9 Abs. 2 Stromsteuergesetz auch der Betrieb von Wärmepumpenanlagen zur Raumheizung mit oder ohne Brauchwassererwärmung aufgenommen werden sollte.

Bei der Wärmepumpe handelt es sich um ein umweltfreundliches Heizungssystem. Sie ermöglicht eine sparsame und ressourcenschonende Energienutzung. Ihr Einsatz sollte deshalb steuerlich begünstigt werden.

Die elektrische Wärmepumpe nutzt im Erdreich gespeicherte Sonnenenergie und benötigt nur rd. ein Viertel Fremdenergie. Entsprechend reduzieren sich die CO_2-Emissionen. Gegenüber konventionellen Heizkesseln bietet sie erhebliche Vorteile hinsichtlich der Schadstoffemissionen. Die Technik ist prädestiniert für den Einsatz im Niedrig-Energiehaus-Bereich.

...

B

6. Der federführende **Finanzausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben