

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dietmar Schütz (Oldenburg), Gabriele Iwersen, Bodo Seidenthal, Detlev von Larcher, Ernst Schwanhold, Wolfgang Behrendt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Annette Faße, Elke Ferner, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Günter Graf (Friesoythe), Dieter Grasedieck, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Dr. Barbara Hendricks, Reinhold Hiller (Lübeck), Frank Hofmann (Volkach), Lothar Ibrügger, Wolfgang Ilte, Susanne Kastner, Nicolette Kressl, Volker Kröning, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Klaus Lennartz, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Michael Müller (Düsseldorf), Günter Oesinghaus, Georg Pfannenstein, Joachim Poß, Karin Rehbock-Zureich, Bernd Scheelen, Siegfried Scheffler, Horst Schild, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Reinhard Schultz (Everswinkel), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wieland Sorge, Jörg-Otto Spiller, Dr. Peter Struck, Dr. Bodo Teichmann, Lydia Westrich, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Besteuerung von Dieselmkraftstoff

Die moderne Diesel-Technologie kann einen wichtigen Beitrag zu den Herausforderungen der Verkehrs- und Umweltpolitik leisten. Sie ist zudem unter technologiepolitischen Gesichtspunkten ein Aktivposten in der Diskussion über den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Die Richtlinie 93/12/EWG des Rates vom 23. März 1993 hat den Grenzwert für den Schwefelgehalt von Dieselmkraftstoffen auf 0,05 Gewichtsprozent ab dem 1. Oktober 1996 festgesetzt. Technisch möglich und in einigen skandinavischen Ländern bereits am Markt eingeführt sind jedoch heute schon Dieselmkraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von nur noch 0,001 Gewichtsprozent.

Bislang hat die Bundesregierung nicht zu erkennen gegeben, welchen Beitrag sie zur ökologischen Optimierung der Diesel-Technologie leisten will. Statt dessen wird der Einsatz moderner Diesel-Technologie durch fiskalische Maßnahmen unattraktiv gemacht und technische Innovation eher gebremst als gefördert.

Deshalb fragen wir die Bundesregierung:

1. Warum hat die Bundesregierung die Entwicklung und den Einsatz von Treibstoffen mit günstigen Emissions- und Verbrauchswerten bislang nicht durch konkrete Anreize geför-

dert, und wann und in welcher Form beabsichtigt sie dies zu ändern?

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch die höheren Rohöleinstands- und Produktionskosten von schwefelarmem Diesel eine Reduzierung der Steuerbelastung einen Ausgleich für die Produktion umwelt- und gesundheitspolitisch besserer Kraftstoffe bedeuten könnte?
3. In der umwelt- und gesundheitspolitischen Diskussion über den Diesel ist die maßgeblich vom Schwefelgehalt des Dieselmotorkraftstoffes abhängige Partikelemission der Hauptkritikpunkt an dem ansonsten im Vergleich mit Benzin deutlich günstigeren Dieselmotorkraftstoff.

Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund Vorschläge, die Mineralölsteuer für schwefelarmen Dieselmotorkraftstoff zu senken, z. B. durch eine am Schwefelgehalt orientierte Besteuerungsstaffel von 0,62 DM/l auf Diesel mit 0,05 %wt (derzeit gültiger Steuersatz bei Normaldiesel), 0,54 DM/l auf Diesel mit 0,025 %wt und 0,46 DM/l auf Diesel mit 0,001 %wt?

4. Welche Auswirkungen auf die Partikelemission hätte die Reduzierung des Schwefelgehaltes von 0,05 Gewichtsprozenten auf 0,001 Gewichtsprozenten pro Liter verbranntem Kraftstoff und umgerechnet auf die heutige Flotte von Diesel-Pkw?
5. Welche Informationen besitzt die Bundesregierung über die aktuelle steuerliche Behandlung unterschiedlich schwefelhaltiger Dieselmotorkraftstoffe in den skandinavischen Ländern, und ist der Bundesregierung bekannt, welche Übergangsregelungen aufgrund des EU-Beitritts für Finnland und Schweden getroffen wurden bzw. noch notwendig werden?
6. Stimmt die Bundesregierung zu, daß emissions- und verbrauchsgünstige Treibstoffe grundsätzlich gegenüber emissions- und verbrauchsintensiveren Treibstoffen bevorzugt, zumindest jedoch nicht benachteiligt werden sollten?
7. Warum beabsichtigt die Bundesregierung, den sogenannten „City-Diesel“, einen Dieselmotorkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von nur noch 0,001 %wt, der aber aufgrund seines Siedeverhaltens nicht den Anforderungen der DIN EN 590 (Dieselmotorkraftstoff) entspricht, analog zu Benzin zu besteuern, obwohl er nicht der DIN EN 228 für bleifreien Ottomotorkraftstoff entspricht?
8. Wie vereinbart sie eine solche – im Vergleich zum Markendiesel mit erheblich schlechteren Emissionswerten – höhere Besteuerung mit der bedeutend geringeren Umweltbelastung durch den „City-Diesel“, und welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um diesen Kraftstoff als Dieselmotorkraftstoff einzustufen zu können?
9. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Voraussetzungen für die Produktion schwefelarmer Dieselmotorkraftstoffe nicht nur der Bau von Entschwefelungsanlagen ist, wie sie in der Antwort auf die schriftliche Frage des Abgeordneten Klaus Lennartz in Drucksache 12/6585 ausführt, sondern daß der

Schwefelgehalt in erster Linie von der Beschaffenheit der Rohöle abhängt und in jeder Raffinerie durch die Varianz der Destillierbereiche festgelegt werden kann, so daß jede Raffinerie auch ohne zeit- und kostenaufwendige Investitionen in Entschwefelungsanlagen grundsätzlich in der Lage ist, niedrigschwefelige Diesel herzustellen und somit keine Produktionsengpässe einer Markteinführung von schwefelarmem Diesel entgegenstehen?

10. Trifft es zu, daß Dieselsorten mit unterschiedlichem Schwefelgehalt miteinander vermischbar sind und somit entgegen der Antwort auf die schriftliche Frage des Abgeordneten Klaus Lennartz in Drucksache 12/6585 keine neue oder separate Logistik für den Verkauf unterschiedlicher Dieselsorten – wie es z. B. aus motortechnischen Gründen bei der Einführung von bleifreiem Benzin der Fall war – erforderlich ist, und daß auch genügend Lagerkapazitäten bereitstehen, so daß Logistikprobleme ebenfalls einer Markteinführungsförderung nicht entgegenstehen?
11. Welche Kenntnisse besitzt die Bundesregierung über die Markteinführungspolitik von schwefelarmem Dieselmotorkraftstoff der Mineralölkongzerne?
12. Trifft es zu, daß kartellrechtliche Prüfungen wegen des Verdachts von Absprachen zwischen den großen deutschen Mineralölgesellschaften zur Verhinderung der Markteinführung von schwefelarmem Dieselmotorkraftstoff vor dem gesetzlich vorgeschriebenen Termin 1. Oktober 1996 vorgenommen wurden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Bonn, den 26. Januar 1995

Dietmar Schütz (Oldenburg)
Gabriele Iwersen
Bodo Seidenthal
Detlev von Larcher
Ernst Schwanhold
Wolfgang Behrendt
Marion Caspers-Merk
Dr. Marliese Dobberthien
Ludwig Eich
Annette Faße
Elke Ferner
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Günter Graf (Friesoythe)
Dieter Grasedieck
Dr. Liesel Hartenstein
Klaus Hasenfratz
Dr. Barbara Hendricks
Reinhold Hiller (Lübeck)
Frank Hofmann (Volkach)
Lothar Ibrügger
Wolfgang Ilte
Susanne Kastner
Nicolette Kressl
Volker Kröning

Horst Kubatschka
Konrad Kunick
Klaus Lennartz
Christoph Matschie
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Jutta Müller (Völklingen)
Michael Müller (Düsseldorf)
Günter Oesinghaus
Georg Pfannenstein
Joachim Poß
Karin Rehbock-Zureich
Bernd Scheelen
Siegfried Scheffler
Horst Schild
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Reinhard Schultz (Everswinkel)
Dr. Angelica Schwall-Düren
Wieland Sorge
Jörg-Otto Spiller
Dr. Peter Struck
Dr. Bodo Teichmann
Lydia Westrich
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion

