

## 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 Dieselkraftstoff

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 Dieselkraftstoffen auf 0,05 Gewichtsprozente ab dem 1. Oktober 1996 festgesetzt. Technisch möglich und in einigen skandinavischen Ländern bereits am Markt eingeführt sind jedoch heute schon Dieselkraftstoffe mit einem Schwefelgehalt von nur noch 0,001 Gewichtsprozenten.

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 Dieselkraftstoffes abhängige Partikelemission der Hauptkritikpunkt an dem ansonsten im Vergleich mit Benzin deutlich günstigeren Dieselkraftstoff.

Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund Vorschläge, die Mineralölsteuer für schwefelarmen Dieselkraftstoff 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 Dieselkraftstoffe 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 Dieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von nur noch 0,001 % wt, der aber aufgrund seines Siedeverhaltens nicht den Anforderungen der DIN EN 590 (Dieselkraftstoff) entspricht, analog zu Benzin zu besteuern, obwohl er nicht der DIN EN 228 für bleifreien Ottokraftstoff 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 Dieselkraftstoff einstufen zu können?
9. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Voraussetzungen für die Produktion schwefelarmer Dieselkraftstoffe 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 neuen 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 Dieselkraftstoff der Mineralölkonzerne?
12. Trifft es zu, daß kartellrechtliche Prüfungen wegen des Verdachts von Absprachen zwischen den großen deutschen Mineralölgesellschaften zur Verhinderung der Markteinführung von schwefelarmem Dieselkraftstoff vor dem gesetzlich vorgeschriebenen Termin 1. Oktober 1996 vorgenommen wurden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Bonn, den 26. Januar 1995

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

