

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dietmar Schütz (Oldenburg),
Gabriele Iwersen, Bodo Seidenthal, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 13/347 –**

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 Gewichtsprozent ab dem 1. Oktober 1996 festgesetzt. Technisch möglich und in einigen skandinavischen Ländern bereits am Markt eingeführt sind jedoch bereits 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.

1. Warum hat die Bundesregierung die Entwicklung und den Einsatz von Treibstoffen mit günstigen Emissions- und Verbrauchswerten bislang nicht durch konkrete Anreize gefördert, und wann und in welcher Form beabsichtigt sie dies zu ändern?

Die Verbesserung der Kraftstoffqualitäten ist seit langem Bestandteil der Politik der Bundesregierung. Zu nennen sind insbesondere die steuerliche Förderung von bleifreiem Benzin, das Verbot von halogenhaltigen Kraftstoffzusätzen durch die Neunzehnte Verordnung über Chlor- und Bromverbindungen als Kraftstoffzusatz (19. BlmSchV) vom 17. Januar 1992 und die europaweite Herabsetzung des Schwefelgehaltes im Dieselkraftstoff von 0,2 Gewichtsprozent auf 0,05 Gewichtsprozent ab 1. Oktober 1996. Im Oktober 1992 hat die Bundesregierung die EG-Kommission in einem Memorandum aufgefordert, weitere Maßnahmen zur Ver-

besserung der Umweltqualität der Kraftstoffe zu ergreifen. Mit Beschuß des Umweltrates vom 2. und 3. Dezember 1992 zur Fortschreibung der Grenzwerte für Pkw wurde die Europäische Kommission verpflichtet, Vorschläge zur Verbesserung der Kraftstoffqualitäten einschließlich Diesel vorzulegen. Derzeit prüft die Bundesregierung eine steuerliche Förderung von benzolarmem Benzin. Die steuerliche Förderung von Dieselkraftstoff mit 0,05 Gewichtsprozent Schwefel ist nicht vorgesehen, da dieser demnächst flächendeckend zur Verfügung stehen wird.

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch die höheren Rohölleinstands- und Produktionskosten von schwefelarmem Diesel eine Reduzierung der Steuerbelastung einen Ausgleich für die Produktion umwelt- und gesundheitspolitisch besserer Kraftstoffe bedeuten könnte?

Nein.

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?

Die Beantwortung der Frage erfolgt im Zusammenhang mit Frage 4. Im übrigen würde das Steuerausfallrisiko z. B. bei einer Differenz von 16 Pf/l bei den derzeitigen Verbrauchsmengen bis zu ca. 4,5 Mrd. DM betragen.

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?

Eine weitere Herabsetzung des Schwefelgehaltes von 0,05 Gewichtsprozent auf 0,001 Gewichtsprozent hätte nach den heutigen Erkenntnissen nur noch eine geringe Auswirkung auf die Partikelemission der heutigen Kfz-Flotte. Für die Partikelbildung sind infolge der Schwefelreduktion inzwischen andere Kraftstoffkomponenten wie z. B. der Polyaromatenanteil entscheidender. Die genauen Zusammenhänge bedürfen noch einer weiteren wissenschaftlichen Untersuchung. Im Rahmen des Auto/Ölprogramms der EU zur Erarbeitung von Richtlinievorschlägen zur Verbesserung der Kraftstoffqualitäten wird ein umfangreiches Meßprogramm zur Bewertung der Dieselkraftstoffemissionen durchgeführt. Die Ergebnisse sollen im zweiten Quartal 1995 vorliegen. Erst danach kann über weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Dieselkraftstoffes entschieden werden.

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?

Soweit feststellbar, gilt in Skandinavien folgendes:

In Schweden wird Dieselkraftstoff je nach Schwefelgehalt in drei Klassen besteuert. Die Steuer beträgt umgerechnet in Klasse 1 (0,001 % S) 46 Pf/l, in Klasse 2 (0,005 % S) 52 Pf/l und in Klasse 3 (0,2 % S) 57 Pf/l.

Norwegen erhebt auf schwefelhaltiges Dieselöl eine Steuer von 0,07 nkr (= 0,16 DM) je Liter.

Für Finnland ist anlässlich des Beitritts zur EU eine Übergangsregelung getroffen worden, wonach Finnland (auf der Grundlage von Artikel 8 Abs. 4 der RL 92/81/EWG nach Maßgabe der Entscheidung 92/510/EWG) weiterhin ermäßigte Verbrauchsteuersätze für Dieselkraftstoff mit niedrigem Schwefelgehalt anwenden kann, soweit die Sätze nicht unter den EU-Mindestsätzen festgelegt werden.

6. Stimmt die Bundesregierung zu, daß emissions- und verbrauchs-günstige Treibstoffe grundsätzlich gegenüber emissions- und verbrauchsintensiveren Treibstoffen bevorzugt, zumindest jedoch nicht benachteiligt werden sollten?

Die derzeit verfügbaren Diesel- und Ottokraftstoffe variieren in ihrer Qualität grundsätzlich nicht so stark, daß von einer Bevorzugung oder Benachteiligung einzelner Sorten gesprochen werden kann. Bei der Beurteilung neuer Kraftstoffe ist das Emissions- und Verbrauchsverhalten, das auch von der Kraftfahrzeug- und Emissionsminderungstechnik abhängt, zu bewerten. Dabei sollte auch die gesamte Kette der Rohstoffgewinnung und Kraftstoffherstellung berücksichtigt werden. Im übrigen vgl. Antwort zu Frage 1.

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?

Bei diesem Produkt handelt es sich aufgrund des Siedeverhaltens zolltariflich nicht um Dieselkraftstoff, sondern zweifelsfrei um ein mittelschweres Öl (ein dem Kerosin vergleichbares Produkt). Mittelschweres Öl unterliegt dem Regelsteuersatz von 980 DM/1 000 l (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 MinöStG). Maßgeblich für die Höhe des Steuersatzes ist die zolltarifliche Zuordnung des Produkts und nicht die DIN-Norm. Diese dient lediglich der Orientierung des Verbrauchers, ob der Kraftstoff vorgegebene Mindestanforderungen erfüllt. Solange ein Kraftstoff nicht den Anforderungen der Verord-

nung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BlmSchV) entspricht, kann er in Deutschland nicht in den Verkehr gebracht werden. Dies dient auch dem Schutz des Verbrauchers. Ein Kraftstoff mit geringerer Dichte und somit auch geringerem Energiegehalt kann zu entsprechenden Mehrverbräuchen führen.

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?

Da es derzeit aus den in der Antwort auf Frage 7 genannten Gründen nicht möglich ist, den „City-Diesel“ in Deutschland zuzulassen, erübrigt sich eine Antwort auf Frage 8.

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?

Nein. Die Produktion schwefelarmer Dieselkraftstoffe kann nicht ohne Investitionen in den Raffinerien gewährleistet werden. Je nach Schwefelgehalt des Rohöles muß der Dieselkraftstoff in der Raffinerie mehr oder weniger stark in Entschwefelungsanlagen nachbehandelt werden, um die gesetzlichen Anforderungen an den Schwefelgehalt zu erfüllen. Die Herabsetzung des Schwefelgrenzwertes durch die Vorgaben der Richtlinie 93/12/EWG – durch Anpassung der 3. BlmSchV in Deutschland umgesetzt – hat in den deutschen Raffinerien zu Umrüstungen und dem Bau von zusätzlichen Entschwefelungsanlagen geführt, ohne die eine flächendeckende Versorgung mit schwefelarmem Dieselkraftstoff (0,05 % S) nicht möglich wäre.

10. Trifft es zu, daß Dieselsorten mit unterschiedlichem Schwefelgehalt miteinander vermischtbar 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?

Logistisch getrennte Systeme sind immer dann erforderlich, wenn Qualitätsanforderungen (z. B. verbleites oder unverbleites Benzin) und/oder unterschiedliche Besteuerung dies verlangen. Eine Ver-

mischung von Dieselkraftstoffen unterschiedlichen Schwefelgehalts ist technisch möglich und auch Praxis (die Schwefelgehalte am Markt schwanken derzeit etwa zwischen 0,15 % und 0,18 %), soweit die gesetzlichen Anforderungen (maximaler Grenzwert) dem nicht entgegenstehen, z. B. durch Kennzeichnungspflicht „schwefelarm“.

11. Welche Kenntnisse besitzt die Bundesregierung über die Markteinführungspolitik von schwefelarmem Dieselkraftstoff der Mineralölkonzerne?

Die Mineralölindustrie hat zugesichert, daß die Umstellung auf schwefelarmen Dieselkraftstoff bereits bis zur zweiten Hälfte des Jahres 1995 weitgehend abgeschlossen sein wird, d. h. ein Jahr vor dem in der EU-Richtlinie obligatorisch festgelegten Termin 1. Oktober 1996.

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?

Ermittlungen des Bundeskartellamtes haben keinen Nachweis einer verbotenen Absprache erbracht.

