

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen (UmKraftG)

A. Zielsetzung

Der Entwurf des Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen verfolgt das Ziel, umweltfreundlicheren Kraftstoffen zu einer beschleunigten Markteinführung zu verhelfen. Dafür ist neben einer Kennzeichnung der einzelnen Qualitäten eine Steuerspreizung zugunsten umweltgerechterer Kraftstoffqualitäten vorgesehen.

Der Einsatz verbesserter Kraftstoffe reduziert unmittelbar die Emissionen der gesamten Bestandsflotte, da diese Kraftstoffe auch in Altfahrzeugen zum Einsatz kommen können. Da zur Zeit noch ca. 40 % der Pkw ohne Abgasminderungssysteme unterwegs sind, würden umweltfreundlichere Kraftstoffe einen nicht unerheblichen Beitrag zur Emissionsminderung im Straßenverkehr leisten. Auch unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung der Fahrzeugflotte bietet eine verbesserte Kraftstoffqualität ein wesentliches Potential hinsichtlich der Schadstoffminderung.

Verbesserte Kraftstoffe sind zum Teil Voraussetzung für weitere fahrzeugseitige Maßnahmen zur Emissionsminderung.

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. Lösung

Zur Verwirklichung der Zielsetzung sind Änderungen in der 10. BImSchV und im Mineralölsteuergesetz erforderlich.

Die 10. BImSchV wird um die Begriffsbestimmungen für benzolarmen Ottokraftstoff und extra-schwefelarmen Dieseldieselkraftstoff erweitert. Daneben wird die Kennzeichnung dieser Kraftstoffe geregelt.

Im Mineralölsteuergesetz werden die Regelsteuersätze für die umweltfreundlicheren Kraftstoffe festgelegt. Gleichzeitig werden die bisherigen Steuersätze für bleifreien und verbleiten Otto-Kraftstoff und Diesel so angehoben, daß eine Differenz von 6 Pf/l zwischen herkömmlichem und umweltfreundlicherem Kraftstoff besteht. Diese Differenz soll 3 Jahre lang aufrechterhalten bleiben. Danach wird die Mineralölsteuer für den umweltfreundlicheren Kraftstoff um 3 Pf/l angehoben, während die Steuer für herkömmlichen Treibstoff unverändert bleibt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Die vorgesehene Steuerspreizung ist aufkommensneutral ausgestaltet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (321) – 235 00 – Kr 7/97

Bonn, den 5. Februar 1997

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 706. Sitzung am 29. November 1996 beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen (UmKraftG)

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung von umweltfreundlicheren Kraftstoffen (UmKraftG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Die Zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 13. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2036) wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden folgende Absätze 2 und 3 angefügt:

„(2) Benzolarmer Ottokraftstoff im Sinne dieser Verordnung ist jeder Ottokraftstoff mit einem Benzolgehalt von höchstens 1 Volumen-%, einem Aromatengehalt von höchstens 30 Volumen-%, einem Dampfdruck von höchstens 60 kPa (Sommer) und einem Schwefelgehalt von höchstens 0,01 Gewichts-%.

(3) Extra schwefelarmer Dieseldieselkraftstoff im Sinne dieser Verordnung ist jeder Dieseldieselkraftstoff mit einem Schwefelgehalt von 0,001 Gewichts-%, einer Cetanzahl von mindestens 55 und einer Dichte von maximal 840 kg/m³.“

2. § 6 Abs. 2 wird Absatz 3. Es wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Will der Auszeichnungspflichtige zusätzlich deutlich machen, daß er Kraftstoffe, die den Anforderungen des § 1 Abs. 2 oder 3 entsprechen, veräußert, kann er Ottokraftstoffe mit dem Zusatz „benzolarmer“ und Dieseldieselkraftstoffe mit dem Zusatz „Diesel extra schwefelarm“ bezeichnen.“

Artikel 2

Änderung des Mineralölsteuergesetzes

Das Mineralölsteuergesetz vom 21. Dezember 1992 (BGBl. I S. 2150, 2185), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung von Verbrauchsteuergesetzen und des EG-Amtshilfe-Gesetzes vom 12. Juli 1996 (BGBl. I S. 962, 971), wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 Nr. 1 wird wie folgt gefaßt:

„1. für 1 000 l Benzin
der Unterposition 2710 0033
der Kombinierten Nomenklatur 1 010,00 DM,
wenn es nach der Zehnten
Verordnung zur Durchführung
des Bundes-Immissionsschutz-
gesetzes als „benzolarmer“
bezeichnet werden darf 980,00 DM,“

2. In § 2 Abs. 1 Nr. 2 wird der Betrag
„1 080,00 DM“ durch den Betrag
„1 110,00 DM“ ersetzt.

3. § 2 Abs. 1 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

„4. für 1 000 l Gasöle der Unterposition
2710 0069 und ihnen im Siede-
verhalten entsprechende Mineral-
öle der Unterposition 2707 9100
der Kombinierten Nomenklatur 650,00 DM,
wenn es nach der Zehnten
Verordnung zur Durchführung
des Bundes-Immissionsschutz-
gesetzes als „Diesel extra schwefel-
arm“ bezeichnet werden darf 620,00 DM.“

4. In § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a und Nummer 2 wird das Datum „31. Dezember 2000“ jeweils durch das Datum „31. Dezember 2009“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990 (BGBl. I S. 880), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 19. Juli 1995 (BGBl. I S. 930), wird wie folgt geändert:

- § 34 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 6 am Ende wird das Wort „und“ durch ein Komma und in Nummer 7 der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt.

2. Folgende Nummer 8 wird angefügt:

„8. daß für Kraftstoffe, die besonders umweltfreundlich sind, eine besondere Deklaration zugelassen ist.“

Artikel 4

Rückkehr zum Verordnungsrang

Die auf Artikel 1 beruhenden Teile der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen können auf Grund der Ermächtigung in § 23 Abs. 1, § 34 Abs. 1 und 2 Nr. 6, 7 und 8, § 37, § 38 Abs. 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und in § 2a Abs. 3 des Benzinbleigesetzes durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 5

Inkrafttreten

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tage nach der Verkündung in Kraft.

- (2) Artikel 2 tritt am 1. Juli 1996 in Kraft.

(3) Vom 1. Juli 1996 bis zum 30. Juni 1999 gilt Artikel 2 Nr. 1 und 3 in folgender Fassung:

1. für 1 000 l Benzin der Unterposition 2710 0033 der Kombinierten Nomenklatur 1 010,00 DM,
- wenn es nach der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als „benzolarm“ bezeichnet werden darf 950,00 DM,‘.

4. für 1 000 l Gasöle der Unterposition 2710 0069 und ihnen im Siedeverhalten entsprechende Mineralöle der Unterposition 2707 9100 der Kombinierten Nomenklatur 650,00 DM,
- wenn es nach der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes als „Diesel extra schwefelarm“ bezeichnet werden darf 590,00 DM,‘.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung

Neben einer Kennzeichnung benzolarmen, umweltfreundlicheren Benzins und weitestgehend schwefelfreien Kraftstoffs ist eine Steuerspreizung zugunsten umweltfreundlicherer Kraftstoffe erforderlich. Die Parameter umweltfreundlicherer Kraftstoffqualität werden im einzelnen definiert. Auf diesem Weg soll eine zügige und möglichst flächendeckende Markteinführung umweltfreundlicherer Kraftstoffe ermöglicht werden.

Insbesondere Benzol und Dieselruß stehen im Hinblick auf das Risikopotential für die menschliche Gesundheit in der Diskussion. Darüber hinaus tragen Benzol und andere Aromate als flüchtige Kohlenwasserstoffe zur Ozonbildung bei. Während die technische Entwicklung von Motoren und Abgasminderungssystemen in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht hat (geregelter Katalysator, motorische Minderungstechniken beim Diesel), die eine Einhaltung der auf europäischer Ebene verschärften Abgasgrenzwerte für Neufahrzeuge erst ermöglichten, hat sich die Qualität der Kraftstoffe seit der Einführung bleifreien Benzins noch nicht in ausreichendem Maße verändert.

Es gilt deshalb, sowohl die Benzin- wie auch die Dieselmotorkraftstoffzusammensetzung weiterzuentwickeln und verbesserte Kraftstoffe möglichst schnell flächendeckend zum Einsatz zu bringen. Dabei sind Belastungen anderer Art und an anderem Ort im Sinne einer Gesamtschau ebenso wie die Kostenfrage in die Betrachtung einzubeziehen.

Die Definition der Kraftstoffqualität konzentriert sich auf die Festlegung einzelner umweltrelevanter Komponenten, die fahrzeugtechnisch unproblematisch und z. T. sogar vorteilhaft sind. Sie beinhaltet keine vollständige oder abschließende Regelung der Kraftstoffqualität. Die dargestellte Kraftstoffqualität stellt insoweit einen ersten Schritt dar.

Weitere aus Umwelterwägungen sowie fahrzeugtechnisch wünschenswerte und mittelfristig notwendige Festlegungen (z. B. hinsichtlich des Anteils an sauerstoffhaltigen Komponenten) werden, mit Rücksicht auf die weitere Behandlung auf europäischer Ebene, vor allem aber um die Attraktivität der vorgeschlagenen Steuerspreizung nicht zu gefährden, vorerst zurückgestellt.

Mit der definierten umweltfreundlicheren Kraftstoffqualität werden neben den Emissionen von Benzol und Dieselruß flüchtige Kohlenwasserstoffe (VOC) als Vorläufersubstanzen der Ozonbildung sowie Schwefelverbindungen, die im Zusammenhang mit Waldschäden genannt werden, vermindert.

Umweltfreundlicherer Kraftstoff hat den Vorteil, daß er in allen Fahrzeugen, auch den Altfahrzeugen, zum Einsatz kommen kann und dadurch wesentlich zu einer Minderung der Emissionen beiträgt. Gerade Altfahrzeuge sind für einen Großteil der Benzol- und Dieselmotoremissionen verantwortlich. Daneben trägt auch eine nicht zu vernachlässigende Anzahl von Kraftfahrzeugen mit älteren Katalysatoren, deren Wirkung eingeschränkt ist, zu den Emissionen bei.

Während die vollständige Umstellung der Bestandsflotte auf Fahrzeuge mit moderner Abgasminderungstechnik (geregelter Katalysator, moderne Dieselmotortechnik) erst nach der Jahrtausendwende erreicht sein wird, können durch den Einsatz verbesserter Kraftstoffe schon jetzt die Emissionen im Straßenverkehr erheblich reduziert werden.

Darüber hinaus führt der umweltfreundlichere Kraftstoff auch nach der Umstellung der Bestandsflotte auf abgasarme Kraftfahrzeuge zu weiteren Emissionsminderungen.

Die Mineralölindustrie hat in der Vergangenheit Schritte hin zu einem umweltfreundlicheren Kraftstoff u. a. aus technischen und Kostengründen abgelehnt und im Hinblick auf eine notwendige Benzolreduzierung auf die Katalysatortechnik zur Problemlösung verwiesen.

Demgegenüber ist zu bemerken, daß die Technik für eine raffinerieseitige Benzolminderung großtechnisch verfügbar und in neuen Raffinerien, insbesondere in den USA, schon realisiert ist.

Die Absenkung des Benzol- (und Aromaten)gehalts ist durchaus auch vor dem Hintergrund der Katalysatortechnik sinnvoll. Neben dem Zeithorizont für die Umstellung der Fahrzeugflotte ist darauf hinzuweisen, daß der Katalysator im Kurzstreckenbereich kaum Wirkung entfaltet.

Im übrigen würde selbst nach der Einschätzung der Mineralölindustrie bei vollständiger Durchsetzung der Katalysatortechnik ein weiteres relevantes Minderungspotential verbleiben.

Ende Juli 1995 kündigte die Deutsche Shell AG nunmehr die Einführung von benzolarmen „Super Plus“ an. Inzwischen hat die deutsche Mineralölindustrie nachgezogen und ab 1. September 1995 die schrittweise Einführung von „Super Plus“ mit einem Benzolgehalt von maximal 1 Vol.-% angekündigt.

Da „Super Plus“ in Deutschland einen Marktanteil von ca. 5 % hat und die teuerste am Markt angebotene bleifreie Benzinsorte ist, bleibt der Effekt für die Umwelt von vornherein begrenzt. Verbesserungen bei den übrigen Kraftstoffsorten sind daher unerlässlich. Darüber hinaus kann mit der Veränderung lediglich des Benzolanteils auf 1 Vol.-% nur eine begrenzte Verbesserung der Kraftstoffqualität – und

zwar lediglich beim Kraftstoff für Ottomotoren – erreicht werden. Eine wirksame Reduzierung allein der Benzolemissionen setzt jedoch neben einer Reduzierung des reinen Benzolanteils auch eine Reduzierung des Aromatengehalts voraus.

Im Hinblick auf die Umweltrelevanz des Diesel-Antriebs bleibt zudem eine Verbesserung der Kraftstoffqualität des Diesels unverzichtbar.

Mit Schreiben vom 30. Juni 1994 (BR-Drucksache 705/94) hat der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit dargelegt, daß die Bundesregierung in der Europäischen Union auf eine Herabsetzung des Grenzwertes für Benzol im Benzin auf 1 Volumen-% dränge. Die Kommission wie auch mehrere Mitgliedstaaten hätten allerdings angekündigt, bei einem nationalen Alleingang gegen Deutschland Klage beim EuGH zu erheben. Die Bundesregierung habe deshalb höchste Bedenken gegen einen nationalen Alleingang. Sie strebe deshalb die Verbesserung der Kraftstoffqualität insgesamt an, nicht nur die Senkung des Benzolgehalts, um ein Optimum an Emissionsminderung zu erreichen. Die Bundesregierung verweist im übrigen auf die Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung vom 23. März 1994, wonach die Europäische Kommission verpflichtet gewesen wäre, bis Ende 1994 Vorschläge zur Verbesserung der Umweltqualität der Kraftstoffe (insbesondere Benzolgehalt) vorzulegen.

Angesichts der offenbar bestehenden rechtlichen Hindernisse auf europäischer Ebene sollte der Schwerpunkt auf die beschleunigte Markteinführung umweltfreundlicherer Treibstoffe durch eine Steuerspreizung zwischen umweltfreundlicheren und herkömmlichen Kraftstoffen gelegt werden. Rechtliche Bedenken gegen einen nationalen Alleingang bestehen insoweit nicht.

Ein weiteres Zuwarten ist vor dem Hintergrund des bestehenden Handlungsbedarfs nicht zu vertreten. Die Alternative unmittelbarer Eingriffe in den Verkehr, z. B. in der Folge des Ozongesetzes oder der 23. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), die erhebliche Auswirkungen auf die Wirtschaft haben können, machen die Dringlichkeit deutlich, die technischen Möglichkeiten zur Minderung der Umweltbelastungen auszuschöpfen.

In Fortführung des Beschlusses der Ministerpräsidentenkonferenz vom 30. November/2. Dezember 1994 und des Bundesrates vom 5. November 1993, BR-Drucksache 624/93 (Beschluß), sieht der vorliegende Entwurf neben der Benzolreduzierung insbesondere eine Herabsetzung des Aromatengehalts, eine Senkung des Schwefelgehalts, eine Kennzeichnung von derart verbessertem Treibstoff und eine Steuerspreizung zugunsten dieses umweltfreundlichen Kraftstoffs vor.

Für eine erfolgreiche Markteinführung ist neben einer Kennzeichnung der verschiedenen Kraftstoffqualitäten eine Steuerspreizung bei der Mineralölsteuer zugunsten der umweltfreundlicheren/hochwertigeren Kraftstoffe erforderlich.

Grundsätzlich benötigt kein Fahrzeug benzol- bzw. schwefelhaltigen Kraftstoff. Benzol und Schwefel

sind jedoch im Rohöl enthalten und müssen durch bestimmte Raffinerieverfahren umgewandelt bzw. entzogen werden. Die Senkung der Benzol- bzw. Schwefelanteile im Kraftstoff ist daher mit Mehrkosten aufgrund weiterer Raffinationen verbunden. Ein Anreiz für die Einführung und den Kauf von umweltfreundlicheren Kraftstoffen ist deshalb notwendig.

Wie die Erfahrungen aus anderen Staaten zeigen, können durch eine sachgerechte Differenzierung der Mineralölsteuerbelastung in kurzer Zeit erhebliche Marktanteile für umweltfreundlichere Kraftstoffe gewonnen werden. So konnten z. B. in Schweden die Marktanteile von besonders schwefelreduziertem Diesel binnen 15 Monaten von 25 % auf 75 % gesteigert werden.

Um auch auf dem deutschen Markt benzolarmem Ottokraftstoff und schwefelarmem Dieseldieselkraftstoff zum Durchbruch zu verhelfen, sieht das Gesetz eine Differenz bei der Mineralölsteuer von 6 Pfennigen je Liter zwischen herkömmlichen und umweltfreundlicheren Kraftstoffen vor. Mit dieser Steuerspreizung soll ein finanzieller Anreiz geschaffen werden, umweltfreundlichere Kraftstoffe herzustellen und solche Kraftstoffe vermehrt zu tanken.

Es wurden verschiedene Modelle einer Steuerspreizung untersucht, wobei eine schrittweise Marktdurchdringung des umweltgerechteren Kraftstoffes innerhalb eines Zeitraumes von drei Jahren (20 %, 50 %, 80 % Marktanteil) zugrunde gelegt wurde. Es hat sich gezeigt, daß das Modell, das eine Steuerspreizung in Höhe von 6 Pf/l vorsieht, die geringsten Risiken in sich trägt und Aufkommensneutralität dadurch gewahrt werden kann.

Dazu ist die Mineralölsteuer für herkömmliche Kraftstoffe um 3 Pf/l anzuheben und die für umweltfreundlichere Kraftstoffe um 3 Pf/l zu senken, so daß eine Differenz von 6 Pf/l zwischen herkömmlichem und umweltfreundlicherem Treibstoff entsteht.

Die Steuererhöhung von 3 Pf/l für herkömmlichen Treibstoff bewegt sich dabei im Rahmen regionaler Preisschwankungen, so daß unverhältnismäßige Belastungen für einzelne Räume bis zu einem flächendeckenden Angebot umweltfreundlicherer Kraftstoffe vermieden werden.

Die Steuerspreizung von 6 Pf/l ist im Hinblick auf die Mehrkosten, die den Raffinerien durch die Umstellung entstehen, erforderlich, aber auch ausreichend. Dies wird auch in der vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenen Studie „Auswirkungen einer veränderten Benzinzusammensetzung in Europa“ von Arthur D. Little bestätigt.

Diese Steuerspreizung soll drei Jahre lang aufrechterhalten werden. Es wird damit gerechnet, daß nach drei Jahren die Marktdurchdringung mit umweltfreundlicherem Kraftstoff einen Stand erreicht hat, der eine weitere steuerliche Entlastung nicht mehr erforderlich macht. Deshalb soll die Mineralölsteuer für umweltfreundlicheren Kraftstoff ab dem vierten Jahr um 3 Pf/l angehoben werden, während für den herkömmlichen Kraftstoff der bisherige Mineralölsteuersatz weiter gilt. Ab diesem Zeitpunkt wird die

Differenz zwischen umweltfreundlicherem und herkömmlichem Kraftstoff nur noch 3 Pf/l betragen.

Das Vorgehen orientiert sich damit weitgehend an dem bewährten Modell der Einführung bleifreien Benzins.

Die Voraussetzungen für die angestrebte flächenhafte Einführung umweltfreundlicherer Kraftstoffqualitäten sind günstiger zu beurteilen als bei der Einführung bleifreien Benzins. Da kein Fahrzeug benzol- oder schwefelhaltigen Treibstoff benötigt, ist keine doppelte Infrastruktur an der jeweiligen Tankstelle („zweite Zapfsäule“) erforderlich. Es ist zu erwarten, daß von den Tankstellen das Angebot umweltfreundlicheren Treibstoffs zur Werbung genutzt wird und die Mineralölunternehmen deshalb bald die notwendigen Maßnahmen für eine flächenhafte Versorgung ergreifen.

II. Inhalt

Der Gesetzentwurf sieht Änderungen bzw. Ergänzungen in der 10. BImSchV, im Bundes-Immissionschutzgesetz (BImSchG) und im Mineralölsteuergesetz vor.

Die 10. BImSchV wird um die Begriffsbestimmungen für benzolarmen Ottokraftstoff und extra schwefelarmen Dieselkraftstoff erweitert. Es wird im Detail festgelegt, was unter dem Begriff „benzolarmen Ottokraftstoff“ und „extra schwefelarmen Dieselkraftstoff“ zu verstehen ist und wie dieser Kraftstoff jeweils gekennzeichnet werden darf.

Wesentliche Elemente beim benzolarmen Ottokraftstoff sind der Benzolgehalt von maximal 1 Volumen-% und die Begrenzung des Aromatengehalts auf 30 Volumen-%. Daneben wird noch der Dampfdruck und der Schwefelgehalt festgelegt. Im übrigen muß dieser Kraftstoff der DIN EN 228, Ausgabe Mai 1993, entsprechen.

Die Minderung des Benzolgehalts auf 1 Volumen-% hat eine Minderung der verkehrsbedingten Benzolemissionen von ca. 25 bis 35 % zur Folge. Da Benzol bei der motorischen Verbrennung auch aus verschiedenen Aromaten des Benzins gebildet wird, ist die gleichzeitige Absenkung des Aromatengehalts auf 30 Volumen-% erforderlich.

Der derzeitige Benzolgehalt im Benzin liegt in der Regel bei etwa 2,5 Volumen-% (zulässig sind 5 Volumen-%). Der Aromatengehalt liegt teilweise bei bis zu 50 % (kein Grenzwert).

Der heute im Benzin zulässige Schwefelgehalt von 500 ppm (0,05 Gewichts-%) sollte im Hinblick auf die Schwefelemissionen, aber auch im Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen des Katalysators, weiter reduziert werden. Der vorgeschlagene Wert von 100 ppm (0,01 Gewichts-%) orientiert sich an einem vom Umweltbundesamt untersuchten Modellkraftstoff.

Eine Begrenzung des Dampfdrucks ist im Hinblick auf eine Reduzierung flüchtiger Kohlenwasserstoffe erforderlich.

Beim Dieselkraftstoff sind die Reduzierung des Schwefelgehalts auf 0,001 Gewichts-% und die Erhöhung der Cetanzahl auf mindestens 55 CZ als wichtigste Punkte zu nennen.

Der heute noch zulässige Schwefelgehalt des Dieselkraftstoffs beträgt 0,2 Gewichts-%. Ab 1. Oktober 1996 liegt der Grenzwert bei 0,05 Gewichts-%. Die Mineralölindustrie hat zugesagt, die Reduzierung von 0,2 auf 0,05 Gewichts-% in Deutschland bereits im Laufe des Jahres 1995 abzuschließen. Der Partikelausstoß der aktuellen Dieselfahrzeugflotte wird durch diese Absenkung um ca. 15 % reduziert. Die weitere Reduzierung des Schwefelgehalts auf 0,001 Gewichts-% könnte zusammen mit moderner Dieselmotortechnik den Partikelausstoß gegenüber Anfang der 90er Jahre um bis zu 75 % verringern.

Zusammen mit der Erhöhung der Cetanzahl auf mindestens 55 CZ sowie der Festlegung der maximalen Dichte kann ein wichtiger Beitrag zur Verringerung des Gefahrenpotentials des Dieselrußes geleistet sowie eine weitere Verbrauchsoptimierung erreicht werden. Dies ist ein qualitativer Sprung beim Dieselfahrzeug.

Die Kennzeichnung von benzolarmem Ottokraftstoff und extra schwefelarmem Dieselkraftstoff kann durch einen entsprechenden Zusatz erfolgen. Diese Kenntlichmachung entspricht der bereits gängigen Praxis für herkömmliche Kraftstoffe.

Das Mineralölsteuergesetz wird dahin gehend ergänzt, daß der Regelsteuersatz für die umweltfreundlicheren Kraftstoffe festgeschrieben wird. Gleichzeitig wird der Steuersatz für herkömmliche Kraftstoffe soweit angehoben, daß zwischen umweltfreundlicherem und herkömmlichem Kraftstoff eine Differenz von 6 Pf/l besteht. Diese Steuerspreizung wird drei Jahre lang aufrechterhalten. Ab dem vierten Jahr wird die Mineralölsteuer für umweltfreundlichere Kraftstoffe aus Gründen der Aufkommensneutralität um 3 Pf/l erhöht, während der Mineralölsteuersatz für herkömmlichen Treibstoff in der ursprünglichen Höhe aufrechterhalten bleibt. Der Regelsteuersatz für bleihaltigen Kraftstoff mußte ebenfalls erhöht werden, um die bereits bestehende Steuerspreizung zwischen bleihaltigem und bleifreiem Kraftstoff aufrecht zu erhalten.

In das BImSchG wurde eine Norm aufgenommen, die dazu ermächtigt, umweltfreundlichere Kraftstoffe zu definieren und auch entsprechend zu kennzeichnen.

Die bisherigen Ermächtigungsnormen legten die Verpflichtung für bestimmte Mindestinhalte fest. Die neue Ermächtigungsnorm eröffnet neue Möglichkeiten für die weitere Deklaration von Kraftstoffen, die über die Mindestanforderungen hinausreichen.

Um die 10. BImSchV flexibel den jeweiligen Gegebenheiten anpassen zu können, sieht Artikel 3 vor, daß die durch dieses Gesetz vorgenommenen Änderungen bzw. Ergänzungen der 10. BImSchV durch Rechtsverordnung wieder geändert werden können.

III. Kosten

Das diesem Gesetzentwurf zugrundeliegende Modell der Steuerspreizung ist aufkommensneutral ausgestaltet. Ihm liegt die Annahme einer Marktdurchdringung des umweltfreundlicheren Kraftstoffes von 20 % im ersten, 50 % im zweiten und 80 % im dritten Jahr zugrunde. Bei einer Erhöhung der Mineralölsteuer für herkömmlichen Kraftstoff von 3 Pf/l und einer Senkung für umweltfreundlicheren Kraftstoff um 3 Pf/l ist die Gefahr von Steuerausfällen am geringsten.

Die Anhebung der Steuer für herkömmliche Kraftstoffe um 3 Pf/l bewegt sich zudem im Rahmen von regionalen Preisschwankungen.

Zusätzliche Kosten, die bei Einführung dieses Gesetzes auf den Bund zukämen, sind nicht ersichtlich.

B. Einzelbegründungen

Zu Artikel 1 (Änderung der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Artikel 1 regelt die Änderungen bzw. Ergänzungen der 10. BImSchV. Die dort in § 1 vorhandene Begriffsbestimmung von unverbleitem und verbleitem Ottokraftstoff wird ergänzt durch die Definition von benzolarmem Ottokraftstoff und extra-schwefelarmem Dieseldieselkraftstoff.

Als benzolarmem Ottokraftstoff wird ein Kraftstoff angesehen, der einen Benzolgehalt von höchstens 1 Volumen-%, einen Aromatengehalt von höchstens 30 Volumen-%, einen Dampfdruck von höchstens 60 kPa im Sommer (nach DIN EN 228, Ausgabe Mai 1993, Nationaler Anhang, ist dies die Zeit vom 1. Mai bis 30. September) und einen Schwefelgehalt von höchstens 0,01 Gewichts-% hat. Alle übrigen Komponenten des benzolarmen Ottokraftstoffes müssen der DIN EN 228, Ausgabe Mai 1993, entsprechen.

Als extra-schwefelarmem Dieseldieselkraftstoff darf nur ein Dieseldieselkraftstoff bezeichnet werden, der einen Schwefelhöchstgehalt von 0,001 Gewichts-%, eine Cetanzahl von mindestens 55 sowie eine Dichte von maximal 840 kg/m³ aufweist. Die übrigen Eigenschaften dieses Kraftstoffes müssen den Mindestanforderungen der DIN EN 590, Ausgabe Mai 1993, entsprechen.

Neben der reinen Begriffsbestimmung von benzolarmem Ottokraftstoff und extra-schwefelarmem Dieseldieselkraftstoff wird auch Inhalt und Form der Auszeichnung geregelt werden. § 6 10. BImSchV wurde dahin gehend ergänzt, daß für die in § 1 definierten, umweltfreundlicheren Kraftstoffe der Zusatz „benzolarm“ und bei Dieseldieselkraftstoffen der Zusatz „Diesel-extra-schwefelarm“ verwendet werden kann.

Diese Kennzeichnung orientiert sich an den bereits bestehenden Kennzeichen, wie z. B. Super-bleifrei, Super-plus-bleifrei, Normal-bleifrei, Diesel-schwefelarm.

Zu Artikel 2 (Änderung des Mineralölsteuergesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 Mineralölsteuergesetz)

Die Neufassung enthält die Anhebung der Mineralölsteuer für nicht benzolarmes Benzin um 0,03 DM/Liter.

Zu Nummer 2 (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 Mineralölsteuergesetz)

Durch die Erhöhung der Mineralölsteuer für bleihaltiges Benzin um 0,03 DM/Liter wird die bisherige Steuerspreizung zwischen bleihaltigem und bleifreiem Kraftstoff von 0,10 DM/Liter aufrechterhalten.

Zu Nummer 3 (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 Mineralölsteuergesetz)

Die Neufassung enthält die Anhebung der Mineralölsteuer für nicht schwefelarmen Dieseldieselkraftstoff um 0,03 DM/Liter.

Zu Nummer 4 (§ 3 Abs. 1 Mineralölsteuergesetz)

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

Zu Artikel 3 (Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes)

Um die Begriffsbestimmung und Kennzeichnung umweltfreundlicherer Kraftstoffe auf eine sichere Ermächtigungsnorm zu stützen, wurde § 34 Abs. 2 des BImSchG um eine neue Nummer 8 ergänzt. Danach ist die Deklaration von besonders umweltfreundlichen Kraftstoffen zulässig.

In der 10. BImSchV werden bisher die Mindestanforderungen für Kraftstoffe festgelegt, die erfüllt werden müssen. Umweltfreundlichere Kraftstoffe gehen über diese Mindest-/Pflichtanforderungen hinaus.

Zu Artikel 4 (Rückkehr zum Verordnungsrang)

Um die 10. BImSchV leichter veränderten Gegebenheiten anpassen zu können, wird in Artikel 3 festgelegt, daß die durch dieses Gesetz geänderte 10. BImSchV durch Rechtsverordnung wieder geändert werden kann.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Absatz 1 regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

Absatz 2 regelt das Inkrafttreten der Änderungen des Mineralölsteuergesetzes.

Absatz 3 enthält die zur raschen Markteinführung notwendige vorübergehende Absenkung der Mineralölsteuer für benzolarmes Benzin und schwefelarmen Dieseldieselkraftstoff.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung mißt der Senkung der Emissionen des Straßenverkehrs große Bedeutung bei. Sie hat bereits 1992 in einem Memorandum an die Europäische Union (EU) auf Richtlinienvorschläge der EU-Kommission für umweltfreundlichere Kraftstoffe gedrungen.

Ziel der Bundesregierung ist es, neue, EU-einheitliche Kraftstoffqualitäten einzuführen. Um ihre Autos auf die neuen Kraftstoffe zu optimieren, braucht die Automobilindustrie möglichst einheitliche Kraftstoffe in Europa. Außerdem gilt es, Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Die Bundesregierung ist mit dem Bundesrat grundsätzlich der Auffassung, daß umweltfreundlichere Kraftstoffe baldmöglichst eingeführt werden sollten.

Ziel der Bundesregierung ist insbesondere die Herabsetzung des Benzolgehaltes auf 1 Volumen-% und die Senkung des Schwefelgehaltes im Diesel- und Ottokraftstoff in der EU. Mit der Schwefelherabsetzung können Abgasreinigungstechniken einsatzfähig werden, die es gestatten, den Diesel-PKW auf das Abgasniveau des Benzin-PKW zu bringen; bei den Ottomotoren ermöglichen die neuen Abgastech-niken außerdem deutliche Verbrauchssenkungen. Eine Herabsetzung auf 10 ppm Schwefel, wie im Gesetzentwurf des Bundesrates für Diesellochstoff vorgeschlagen, ist allerdings dazu nicht erforderlich. Hierfür reicht nach derzeitigem Erkenntnisstand die nicht so kostenträchtige Absenkung des Schwefelgehaltes auf jeweils 50 ppm aus. Daher strebt die Bundesregierung dies für die noch festzulegende Abgasstufe Euro IV an. Mit dem schwefelarmen Diesellochstoff können die Partikelemissionen deutlich gesenkt werden.

Mit der Schaffung der Voraussetzung für die Einführung neuer zukunftsweisender Techniken wird die europäische Automobilindustrie in ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit gestärkt.

Verbesserte Kraftstoffqualitäten führen zudem dazu, daß sich die Rohstoffbasis für die Kraftstoffe erweitert, da aus dem Erdgas oder aus nachwachsenden Rohstoffen erzeugte Zusätze eine größere Marktchance erhalten.

Die Bundesregierung weist darauf hin, daß die Mitgliedstaaten der EU durch den EG-Vertrag zu gemeinschaftsfreundlichem Verhalten verpflichtet sind. Daher ist von einer parallelen nationalen Gesetzgebung abzusehen, wenn ein entsprechendes Vorhaben der Gemeinschaft, wie hier mit dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Qualität von Otto- und Diesellochstoffen vom September 1996 der Fall, vom Rat und Europäischen Parlament beraten wird. Anderenfalls könnte der Eindruck entste-

hen, daß die Bundesregierung den Richtlinienvorschlag für entbehrlich hält.

Der Vorschlag des Bundesrates für ein „Gesetz zur Kennzeichnung und steuerlichen Förderung umweltfreundlicherer Kraftstoffe“ enthält mit der Definition bestimmter Kraftstoffqualitäten, für die eine Spreizung der Mineralölsteuer gewährt werden soll, zwei Elemente, die sowohl dem Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischer Vorschriften nach Richtlinie 83/189/EWG als auch den Regelungen der Richtlinie 92/81/EWG zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle unterliegen. Nach den Regeln zur Aufrechterhaltung und Förderung des Binnenmarktes soll z. B. eine – steuerliche – Begünstigung bestimmter Produkte die Höhe der Mehrkosten nicht übersteigen. Nach einer ersten Schätzung der Mineralölindustrie müßten die deutschen Mineralölraffinerien für die Erfüllung des Gesetzentwurfs des Bundesrates in einem Zeitraum von drei bis vier Jahren etwa 10 Mrd. DM investieren, die nach Auffassung der deutschen Raffineriewirtschaft ihr schwerwiegende Wettbewerbsnachteile zufügen würden. Nach Schätzungen des Umweltbundesamtes sind die Investitionen nur etwa ein Drittel so hoch. Die verlässliche Ermittlung der Mehrkosten und damit die Festsetzung eventueller steuerlicher Begünstigungen kann aber erst vorgenommen werden, wenn Klarheit über die künftige Kraftstoffqualität in der EU besteht.

Im Sinne der Richtlinie 83/189/EWG (Info-Richtlinie) handelt es sich um eine „technische defacto-Vorschrift“ (Artikel 1 Nr. 9 Abs. 2 dritter Spiegelstrich). Dementsprechend ist der Gesetzentwurf noch im Entwurfsstadium gegenüber der Kommission zu notifizieren.

Die Bundesregierung empfiehlt daher aus europapolitischen Gründen, vor einer endgültigen Entscheidung über den Gesetzentwurf erst weitere Beratungen in der EU zu den Richtlinien-Vorschlägen der Kommission abzuwarten, um Klarheit über die künftige Kraftstoffqualität in der EU zu erhalten. In die dann anstehenden Beratungen des Gesetzentwurfs sollte neben den Verhandlungsergebnissen auch die Situation in den EU-Mitgliedstaaten einbezogen werden.

Die Steuervergünstigung für Erd- und Flüssiggas als Antrieb von Kraftfahrzeugen seit Oktober 1995 war als Anschubhilfe für die Durchsetzung einer neuen Technologie gedacht. Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit, bereits ein Jahr nach Einführung dieser steuerlichen Vergünstigung über eine Verlängerung der Frist um weitere neun Jahre bis zum Jahr 2009 zu entscheiden.

