



Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 16/1172 – „Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung der Besteuerung von Energieerzeugnissen und zur Änderung des Stromsteuergesetzes“

anlässlich der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages
am 17. Mai 2006 in Berlin

Der Deutsche Verband Flüssiggas e.V., der Zusammenschluss der mittelständischen Flüssiggas-Versorger in Deutschland, bedankt sich für die Möglichkeit, seine Position zum vorliegenden Gesetzentwurf darlegen zu können.

Der Verband hält die in § 2 Abs. 2 enthaltene mineralölsteuerrechtliche Ungleichbehandlung von Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoffe nach dem 31. Dezember 2009 für nicht gerechtfertigt und weist daraufhin, dass Flüssiggas und Erdgas in vielerlei Hinsicht als gleichwertig zu betrachten sind:

1. Mit dem Gesetzentwurf soll die Richtlinie 2003/96/EG zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom in nationales Recht umgesetzt werden. Die Richtlinie sieht in Artikel 15 Abs. (1) i) eine besondere steuerliche Gleichbehandlung ebenso für Flüssiggas als auch für Erdgas als Kraftstoff vor. Beide alternativen Kraftstoffe sind wichtiger Bestandteil der europäischen Energiestrategie.
2. Flüssiggas ist neben Erdgas unter den fossilen Energieträgern der Brennstoff mit dem geringsten C/H-Verhältnis und verfügt über ein erhebliches CO₂-Minderungspotential. Bis zum Jahr 2015 könnten somit jährlich bis zu 1,3 Mio. Tonnen CO₂-Einsparungen im Kraftfahrzeugverkehrsbereich erzielt werden. Im Statusbericht der Bundesregierung zum Energiegipfel am 3. April „Energieversorgung in Deutschland“ steht dazu: „Neben den Biokraftstoffen zählen auch CNG („Erdgas“) und LPG („Autogas“) zu den alternativen Kraftstoffen. Diese Kraftstoffe sind fossilen Ursprungs, bieten jedoch einen CO₂-Vorteil gegenüber Benzin und Diesel [...]“
3. Flüssiggas kann wie Erdgas im künftigen Energiemix eine wichtige Brückenfunktion hin zum Wasserstoffzeitalter erfüllen. So ist zum Beispiel jetzt schon bei der kürzlich in Berlin neu eröffneten Wasserstofftankstelle vorgesehen, dass Wasserstoff über einen Reformier aus Flüssiggas erzeugt wird. Damit ist die Praktikabilität des Verfahrens erwiesen.
4. Flüssiggas kann aus Sicht des Deutschen Verbandes Flüssiggas e.V. (DVFG) mittel- bis langfristig durch Flüssiggas aus nachwachsenden Rohstoffen ergänzt werden. Sehr großes Potential für eine Flüssiggasgewinnung aus Biomasse haben hier Verfahren, bei denen über thermo-chemische Umwandlungsprozesse in Kombination mit einer Fischer-Tropsch-Synthese Flüssiggas gewonnen wird.

5. Die Flüssiggastechnik reduziert in hohem Maße gesundheitsschädliche Kraftfahrzeugabgase, insbesondere Partikel- und Rußemissionen, siehe Gutachten „Evaluierung alternativer PKW-Antriebssysteme – CNG-, LPG- und benzinbetriebene PKW im Vergleich“ der Forschungsstelle für Energiewirtschaft e.V., München. Bei einer Gleichbehandlung von Flüssiggas und Erdgas würde sich der umweltpolitisch gewollte Effekt deutlich schneller und auch umfangreicher einstellen.
6. Die im Fortschrittsbericht 2004 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung enthaltene Kraftstoffstrategie schreibt Flüssiggas als alternativen Kraftstoff Entwicklungspotenzial zu.
7. Eine steuerliche Ungleichbehandlung von Erdgas und Flüssiggas führt zu Wettbewerbsverzerrungen und ungleichen Wettbewerbsbedingungen.
8. In der deutschen Bevölkerung hat das Interesse an Flüssiggas als umwelt- und ressourcenschonenden Kraftstoff sowohl im Neuwagenmarkt als auch bei der Nachrüstung von Fahrzeugen mit einem Flüssiggasantrieb erheblich zugenommen. Da die Ausrüstung von PKW deutlich preisgünstiger und einfacher durchzuführen ist, lässt sich diese Technologie auch bei älteren Fahrzeugen realisieren, wodurch auch diese zum Umweltschutz beitragen können. Auch Hersteller von Neufahrzeugen haben das energiesparende und umweltschonende Potential von Flüssiggasfahrzeugen erkannt und bieten Modelle in den Bereichen PKW, Nutzfahrzeuge und Omnibusse an.
9. Die Verfügbarkeit von Flüssiggas ist im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit von Erdgas und Erdöl zu betrachten. Bis zu 60% der Absatzmenge in Europa werden dabei direkt als Begleitgas bei der Erdgas- und Ölgewinnung gefördert.
10. Flüssiggas als Kraftstoff sichert und schafft Arbeitsplätze in der gesamten Wertschöpfungskette eines stark mittelständisch geprägten Wirtschaftszweiges - angefangen bei der Vermarktung von Flüssiggas über viele kleine und mittelständische Betriebe, über das Kfz-Handwerk bei der Nachrüstung von Fahrzeugen, bis hin zu den Tankstellenbetreibern.
11. Flüssiggas als Kraftstoff spielt in anderen EU-Staaten eine wichtige Rolle. Zurzeit sind EU-weit 4 Mio. Fahrzeuge zugelassen. Deutschland sollte aufgrund dieser Entwicklung und nicht zuletzt auch wegen des Transitverkehrs nicht in einer Insellösung verharren. Umgekehrt ist der Radius der Erdgasfahrzeuge wegen der fehlenden Nachtankmöglichkeiten im Ausland auf Deutschland begrenzt.

Der Deutsche Verband Flüssiggas e.V. möchte Sie daher bitten, das Anliegen auf steuerliche Gleichbehandlung der beiden Kraftstoffe Flüssiggas und Erdgas über den im Gesetzentwurf vorgesehenen Zeitraum hinaus zu unterstützen. Besonders möchte der Verband betonen, dass für die mittelständischen Flüssiggasversorger aus den geschilderten Gründen die Gleichstellung im Vordergrund steht, nicht die Zeitdauer der Befristung der Steuerermäßigung. Dem Verbraucher sollte die Möglichkeit gegeben werden, am Markt zu entscheiden.

Berlin, 11.05.2006

Deutscher Verband Flüssiggas e. V.