

Diskussionsentwurf: Zweites Gesetz zur Änderung des Energiesteuergesetzes - Autogas

Herausgeber:

Deutscher Verband Flüssiggas e.V.

Energieforum
Stralauer Platz 33-34
10243 Berlin

Telefon 030. 29 36 71 0
Telefax 030. 29 36 71 10

www.dvfg.de

Der Deutsche Verband Flüssiggas begrüßt grundsätzlich die Absicht der Bundesregierung, den Steuervorteil für Gaskraftstoffe über das Jahr 2018 hinaus zu verlängern. Der Diskussionsentwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes räumt in einem degressiv gestalteten Modell Autogas ab 2019 weitere drei, Erdgas weitere sechs Jahre steuerliche Begünstigung ein und springt damit deutlich zu kurz. Im Lichte der Abgas-Manipulationen von Dieselmotoren und der permanenten Verletzung der Schadstoffgrenzwerte insbesondere für Stickoxid sendet der Entwurf ein nicht nachvollziehbares Signal: Allein emissionsarmen Kraftstoffen wird mittelfristig die steuerliche Bevorzugung entzogen. Das EU-Vertragsverletzungsverfahren zur Luftreinhaltung gegen die Bundesrepublik Deutschland und zunehmend erfolgreiche Klagen von Umweltverbänden gegen Kommunen zeigen dagegen den Handlungsbedarf. Politisch verlangt sind Rahmenbedingungen, die die Integration emissionsarmer Gasfahrzeuge im Markt beschleunigen, und nicht bremsen.

Der Diskussionsentwurf beruft sich auf den seit Dezember 2015 vorliegenden Abschlussbericht zum ifeu-Forschungsvorhaben „Energiesteuereinnahmen im Kraftstoffsektor“. Die marginale Spreizung des Klimavorteils der Gaskraftstoffe untereinander rechtfertigt keine Differenzierung des Steuervorteils zu Lasten von Autogas:

- Nach der Lebenszyklusanalyse (RL 2015/652/EU) spart Autogas je Energieeinheit im Vergleich zu Benzin 21 Prozent CO₂ ein und liegt damit auf dem Niveau von Erdgas (CNG 26, LNG 20 Prozent). ifeu lässt diese Werte unerwähnt.
- ifeu bestreitet mit Verweis auf eine eigene Studie aus 2006 die Marktrelevanz von Biopropan. Dass zehn Jahre später, Ende 2016, Biopropan im deutschen Markt zur Verfügung stehen wird, blendet ifeu aus. Die Produktion von Biopropan wird in den kommenden Jahren deutlich steigen und kann bei entsprechender Marktnachfrage mehrere Terrawattstunden betragen. Diesen Schluss zieht die dena-Studie „Flüssiggas und Biopropan - Potenziale als Energieträger für die Energiewende im ländlichen Raum“ für den Wärmemarkt. Auch der Verkehrssektor wird seinen Beitrag zum prognostizierten Produktionszuwachs leisten.
- Flüssiggas eignet sich auch als Speichermedium für erneuerbaren Strom. Mittels Power-to-Gas/Liquid lässt sich Propan erzeugen und auf diese Weise überschüssiger Strom speichern. Die Infrastruktur hierfür steht flächendeckend zur Verfügung. „Power-to-LPG“ ist die ideale Ergänzung der Konzepte Power-to-Gas (PtG) und Power-to-Liquid (PtL): Propan/Butan verbrennt schadstoffarm wie Methan und ist ähnlich leicht zu speichern wie Benzin und Diesel. Die ifeu-Vorschläge reflektieren diese Option nicht.
- ifeu diskutiert die Anschlussfähigkeit der Gaskraftstoffe insbesondere im Güterverkehr. Die Gutachter führen aus, dass die Infrastruktur für Erdgas-Lkw in Deutschland weitgehend neu aufgebaut werden müsse. In Deutschland stehen schon heute etwa 1.500 Stationen als Betankungsmöglichkeit für den Autogas-Schwerlastverkehr zur Verfügung. Moderne Dual-Fuel-Technologie erlaubt es inzwischen, bis zu 40 Prozent des Dieseleinsatzes in Lkw durch Autogas zu ersetzen. Im Güterverkehr ist damit Autogas bereits heute eine strategische Option par excellence. Sie wird von ifeu nicht erwähnt.

Die Europäische Umweltagentur geht für die Bundesrepublik Deutschland jährlich von über 60.000 vorzeitigen Todesfällen aufgrund verunreinigter Luft aus. In 2015 wurde nach Auswertungen des

Umweltbundesamtes an mehr als der Hälfte der verkehrsnahen Messstationen in Deutschland der Stickoxid-Grenzwert von 40 Mikrogramm je Kubikmeter im Jahresmittel überschritten. Der Beitrag, den Autogas - wie alle Gaskraftstoffe - zur Vermeidung von Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickoxid leistet, ist offensichtlich unverzichtbar.

Mit Rücksicht auf die Investitionszyklen im Fahrzeug- und Tankstellenmarkt bedarf es einer Verlängerung des Steuervorteils für Gaskraftstoffe bis zum 31. Dezember 2026. Gaskraftstoffe sind insbesondere in den Ballungsräumen anders als Otto- oder Dieselmotoren Teil der Lösung des Luftschadstoffproblems in Deutschland. Sollen die erforderlichen umwelt- und gesundheitspolitischen Effekte mit Nachdruck verfolgt werden, kommt eine degressive Gestaltung des Steuervorteils allein für die sauberste Kraftstoffalternative nicht in Betracht.

Berlin, 18. Mai 2016

Deutscher Verband Flüssiggas e.V.