

## **Antrag**

### **der Fraktionen der CDU/CSU und SPD**

#### **Energiesteuerermäßigung für Erd- und Flüssiggas über 2018 hinaus verlängern**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bei der Klimakonferenz 2010 in Cancún verständigten sich die UN-Mitgliedstaaten darauf, die Erderwärmung auf maximal 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten zu begrenzen. Dieses Ziel bekräftigt die G7-Staats- und Regierungschefs beim Treffen auf Schloss Elmau im Juni 2015. Für den kommenden Klimagipfel in Paris streben sie ein neues weltweites Klimaschutzabkommen an.

Für Deutschland bestätigten CDU, CSU und SPD im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode das Ziel, bis 2050 eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 80 bis 95 Prozent gegenüber 1990 zu erreichen. Im Rahmen der Energiewende sollen die Emissionen bis zum Jahr 2020 national um mindestens 40 Prozent gesenkt werden – auf höchstens 750 Megatonnen Kohlendioxid-Äquivalente (Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq.). Die Abhängigkeit von importierten fossilen Energieträgern will die Bundesregierung durch einen zunehmenden Einsatz erneuerbarer Energien und eine Verbesserung der Energieeffizienz verringern. Hierzu legte sie im Dezember 2014 den Nationalen Aktionsplan Energieeffizienz und das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 vor. Um die nationalen Klimaziele zu erreichen, sollen zusätzlich bis zu 78 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. eingespart werden, davon bis zu 10 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. im Verkehrssektor.

Verglichen mit anderen Bereichen fällt die Emissionsminderung im Verkehrssektor bisher unterdurchschnittlich aus. Eine wesentliche Ursache hierfür ist eine Zunahme der Personen- und Güterverkehrsleistung, die die deutlich verbesserte Energieeffizienz im Verkehr stets überkompensiert. Der Anstieg des Verkehrsaufkommens in Deutschland wird sich laut Verkehrsverflechtungsprognose 2030 weiter fortsetzen.

Für das Gelingen der Energiewende und das Erreichen der Klimaziele ist ein spürbarer Beitrag des Verkehrssektors unverzichtbar. Der Energieeinsatz für den Fahrzeugantrieb beruht noch zu 94 Prozent auf Mineralölen (Quelle: AG Energiebilanzen e.V. – AGEV –, September 2014). Entsprechend entfielen im Jahr 2013 gut 28 Prozent des Endenergieverbrauchs (Quelle: AGEV) und 17 Prozent der Treibhausgasemissionen auf den Verkehr (Quelle: Umweltbundesamt, März 2015).

Mit einer schrittweisen Veränderung der Energiebasis kann die Abhängigkeit vom Erdöl verringert werden, durch alternative Antriebstechnologien sowie umweltverträgliche Kraftstoffe und Energieträger lassen sich die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen senken. Zu den wichtigsten Energieoptionen zählen derzeit Elektrik-

zität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, Erd- und Flüssiggas. Im Rahmen der EU-Richtlinie „Clean Power for Transport“ verpflichtete sich Deutschland 2014 mit den anderen Mitgliedstaaten zum Aufbau einer Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Komprimiertes und verflüssigtes Erdgas (CNG – „Compressed Natural Gas“/LNG – „Liquefied Natural Gas“) und Flüssiggas (Autogas, LPG – „Liquefied Petroleum Gas“) sind in Deutschland bis Ende 2018 energiesteuerlich begünstigt. Für Erdgas beträgt der Steuersatz derzeit 13,90 Euro/MWh (statt 31,80 Euro/MWh), für Flüssiggas 180,32 Euro/1000 kg (statt 409 Euro/1000 kg). Schon in der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung von 2013 wurde erörtert, inwieweit eine befristete und degressive Fortführung dieser Förderung – gegebenenfalls nach Energieträger differenziert – zur Diversifikation der Kraftstoffbasis beitragen könnte.

So entfallen derzeit zwar nur 0,3 Prozent des Endenergieverbrauchs des Verkehrs auf Erdgas (Quelle: AGEBA), doch die Branche schätzt den mittelfristig möglichen Marktanteil von Methan auf 4 Prozent (Quelle: Deutsche Energie-Agentur, 2015). Ein solcher Zuwachs würde zu einer erheblichen Reduzierung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen beitragen, insbesondere bei Einbindung erneuerbarer Energieträger (etwa mittels Power-to-Gas-Technologie). Um dies zu erreichen, bedarf es aber über eine steuerliche Förderung hinaus zusätzlicher Maßnahmen.

Auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist die Nutzung gasförmiger Kraftstoffe eine wichtige Technologie. Mit dem gut ausgebauten Tankstellennetz für Flüssiggas und einem ausreichenden Tankstellennetz für Erdgas bestehen im Übrigen gute Voraussetzungen für eine weitere Marktdurchdringung.

Deshalb vereinbarten CDU, CSU und SPD für diese Legislaturperiode eine Verlängerung der Steuerbegünstigungen. Zu begrüßen ist, dass das Bundesministerium der Finanzen ein Forschungsvorhaben zur Entwicklung der Energiesteuereinnahmen im Kraftstoffsektor in Auftrag gab. Darin soll das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg auch Vorschläge für die Ausgestaltung der mittelfristigen Besteuerung von Erd- und Flüssiggas entwickeln. Außerdem soll untersucht werden, wie diese Kraftstoffoptionen mittelfristig ohne steuerliche Förderung wettbewerbsfähig werden können.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. zum 15. Dezember 2015 über das (vorläufige) Ergebnis des Forschungsvorhabens zur Entwicklung der Energiesteuereinnahmen im Kraftstoffsektor sowie zu Überlegungen über steuerliche und andere Fördermaßnahmen zur mittelfristigen Erhöhung des Marktanteils von Erd- und Flüssiggaskraftstoff zu berichten,
2. spätestens im Frühjahr 2016 einen Gesetzentwurf zur Verlängerung der Energiesteuerermäßigung von Erd- und Flüssiggaskraftstoff einschließlich einer validen Gegenfinanzierung vorzulegen.

Berlin, den 1. Juli 2015

**Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion**  
**Thomas Oppermann und Fraktion**