

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Paul Laufs, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Cajus Caesar, Marie-Luise Dött, Georg Girisch, Kurt-Dieter Grill, Vera Lengsfeld, Bernward Müller (Jena), Franz Obermeier, Dr. Peter Paziorek, Christa Reichard (Dresden), Dr. Christian Ruck, Hans-Peter Schmitz (Baesweiler), Werner Wittlich und der Fraktion der CDU/CSU

Förderung umweltfreundlicherer Kraftstoffe

Die Europäische Union hat in der Richtlinie 98/70/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über die Qualität von Otto- und Dieselmotorkraftstoffen für das Jahr 2005 bessere Kraftstoffqualitäten definiert und zugleich den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, diese bereits ab dem Jahr 2000 einzuführen und steuerlich gegenüber den herkömmlichen (weniger umweltfreundlichen) Kraftstoffen zu begünstigen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß umweltfreundlichere Kraftstoffe entsprechend der o. g. Richtlinie 98/70/EG zu einer unmittelbaren, sofort wirksamen und merklichen Verbesserung des Emissionsverhaltens aller Kraftfahrzeuge führen, auch jener Kraftfahrzeuge, die noch nicht mit geregelten Drei-Wege-Katalysatoren ausgerüstet sind?
2. In welchen EU-Mitgliedstaaten sind bereits diese umweltfreundlicheren Kraftstoffe eingeführt, und wie werden sie gegenüber den herkömmlichen Otto- und Dieselmotorkraftstoffen steuerlich bevorzugt?
3. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß eine steuerliche Bevorzugung umweltfreundlicherer Kraftstoffe gegenüber herkömmlichen (weniger umweltfreundlichen) Kraftstoffen geeignet ist, umweltfreundlicheres Verhalten gegenüber weniger umweltfreundlichem Verhalten zu fördern?
4. Ist die Bundesregierung bereit, von der in der o. g. EU-Richtlinie eingeräumten Möglichkeit Gebrauch zu machen, die für das Jahr 2005 definierten Qualitäten für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe so rasch wie möglich, spätestens aber ab dem 1. Januar 2000, einzuführen und diese umweltfreundlicheren Kraftstoffe steuerlich gegenüber den herkömmlichen Kraftstoffen zu bevorzugen?
5. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß sich das Instrument der steuerlichen Spreizung bei der Einführung bleifreien Benzins in den 80er Jahren bewährt hat?

6. Falls die Fragen 4 und 5 positiv beantwortet werden, welche steuerliche Spreizung hält die Bundesregierung für erforderlich, um den erwünschten umweltpolitischen Effekt zu erreichen?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang das Angebot der deutschen Mineralölwirtschaft über die vorzeitige Einführung der Kraftstoff-Qualität Super-Plus?
8. Ist der Bundesregierung bekannt, daß spätestens ab dem Jahr 2000 auch in Deutschland Kraftfahrzeuge produziert werden, die über direkt-einspritzende Otto-Motoren verfügen, deren Kraftstoffverbrauch um ca. 20 Prozent reduziert ist und für die deswegen bessere (umweltfreundlichere) Kraftstoffqualitäten erforderlich sind?
9. Ist der Bundesregierung ferner bekannt, daß deswegen auch die deutsche Automobilindustrie auf die möglichst rasche Einführung umweltfreundlicherer Kraftstoffe drängt?
10. Ist der Bundesregierung außerdem bekannt, daß in deutschen Raffinerien bereits heute umweltfreundlichere Kraftstoffe (mit geringerem Benzol- und Aromatengehalt) hergestellt werden, diese aber nicht in Deutschland vertrieben, sondern in andere europäische und außer-europäische Länder (z. B. in die USA) exportiert werden, in denen bereits bessere Umweltstandards an der Tagesordnung sind?

Bonn, den 12. März 1999

Dr. Paul Laufs
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Cajus Caesar
Marie-Luise Dött
Georg Girisch
Kurt-Dieter Grill
Vera Lengsfeld
Bernward Müller (Jena)

Franz Obermeier
Dr. Peter Paziorek
Christa Reichard (Dresden)
Dr. Christian Ruck
Hans-Peter Schmitz (Baesweiler)
Werner Wittlich
Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion