

## **Änderungsantrag**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig und der Fraktion DIE LINKE.**

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 18/11493, 18/... –**

### **Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes**

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„(2) Abweichend von Absatz 1 beträgt die Steuer

1. für 1 Megawattstunde Erdgas und 1 Megawattstunde gasförmige Kohlenwasserstoffe

- |   |            |
|---|------------|
| a) bis zum 31. Dezember 2023                    | 13,90 EUR, |
| b) vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 | 18,38 EUR, |
| c) vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 | 22,85 EUR, |
| d) vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Dezember 2026 | 27,33 EUR; |

2. für 1 000 kg Flüssiggase unvermischt mit anderen Energieerzeugnissen

- |   |              |
|---|--------------|
| a) bis zum 31. Dezember 2018                    | 180,32 EUR,  |
| b) vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 | 237,49 EUR,  |
| c) vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 | 294,66 EUR,  |
| d) vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 | 351,83 EUR.“ |

Berlin, den [...]

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

## Begründung

Die Bundesregierung beabsichtigt in ihrem Gesetzentwurf, die Steuerbegünstigung von Autogas (LPG) am 31.12. 2018 auslaufen zu lassen und nur noch Erdgaskraftstoff (CNG) steuerlich zu fördern. Als Begründung wird angeführt, dass „allein eine Verlängerung der Steuerbegünstigung für Erdgas sinnvoll (ist), da nur hier die Möglichkeit eines deutlichen Beitrags zum Klimaschutz besteht“ (Bundestagsdrucksache 18/11493, S. 33).

Diese Argumentation ist jedoch verkürzend, denn sie verkennt den Beitrag, den mit Autogas betriebene Fahrzeuge für die Reduktion von Luftschadstoffen vor allem in innerstädtischen Bereichen leisten können. Im Vergleich zum Dieselmotorkraftstoff, welcher jährlich mit 7,8 Milliarden Euro subventioniert wird, fallen bei der Verbrennung von Autogas kaum Rußpartikel und Stickoxide an, deren Grenzwerte in vielen deutschen Städten überschritten werden, was inzwischen sogar zur Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens durch die EU-Kommission führte.

Um die notwendige Reduktion der (Auto)Verkehrsemissionen zu befördern, sollte die steuerliche Begünstigung von LPG befristet verlängert werden, um den finanziellen Anreiz für die Anschaffung von mit Flüssiggas betriebener Fahrzeuge bzw. eine Umrüstung konventioneller Verbrennungsmotoren auf Flüssiggas zu erhalten. Dies gilt vor allem in Hinblick auf den Öffentlichen Personennahverkehr (Busse, Taxis), in dem auf Grund der hohen Verkehrsleistung der dort eingesetzten Fahrzeuge großes Potenzial für Emissionsreduktionen besteht.

Zudem ist eine abrupte Beendigung der Steuerbegünstigung für LPG ab 2019 für Verbraucherinnen und Verbraucher untragbar, da dies einen sprunghaften Anstieg der Preise für LPG mit entsprechender Verunsicherung für Halterinnen und Halter von Flüssiggasfahrzeugen zur Folge hätte.

Die von der Bundesregierung für den Kraftstoff CNG vorgeschlagenen Steuervergünstigungen bleiben auf Grund ihrer klimapolitischen Anreizfunktion auch in ihrer Höhe erhalten, wobei die verlängerte Förderung von LPG und CNG durch die Streichung der Dieselsubvention finanziert werden sollte.