Doch worum ging es eigentlich genau in Brüssel? Die Europäische Kommission besteht aus 27 Mitgliedern, den EU-Kommissaren. Jedes Land der EU entsendet einen Kommissar, diese werden dann bestimmten Ressorts zugeordnet. Der deutsche Vertreter, Günther Oettinger (CDU), besetzt derzeit das Ressort Energie. Die Europäische Kommission kann Gesetze vorschlagen und überwacht die korrekte Umsetzung, aber auch Einhaltung der EU-initiierten Beschlüsse und Rechtsakte in den jeweiligen EU-Mitgliedsstaaten. In Deutschland wäre Zielpunkt das so genannte Energiesteuergesetz gewesen, das die Besteuerung von Benzin, Diesel, Autogas und Erdgas regelt. Dieses muss, wie bereits geschildert, in Einklang stehen mit den Richtlinien, die die EU vorgibt.

Sie wird sich auch weiterhin beim Tanken über günstige Autogaspreise freuen können: Geht es nach der EU, kann LPG bis 2023 steuerbegünstigt bleiben.

Der Vorschlag der EU-Kommission sah vor, eine neue EU-Energiesteuerrichtlinie zu erlassen. Dabei sollte sich der Steuersatz nicht mehr an der Literzahl der getankten Menge, sondern an dem Energieinhalt von Benzin, Diesel, Autogas und Erdgas orientieren. Als zweite Größe wurde noch der CO_2-Ausstoss mit in die Richtlinie eingearbeitet. Und genau hier setzt die Kritik an: Dieselfahrzeuge gelten als teuer in der Anschaffung, sind jedoch ebenso wie Autogas- und Erdgasfahrzeuge besonders energieeffizient. Deshalb konnten Fachleute dem Vorhaben der Kommission im Vorfeld der Abstimmung kaum Chancen einräumen.

Vom ADAC über die Automobilhersteller bis hin zu den Parteien liefen die meisten Betroffenen sturm gegen den Vorschlag, der so gar nicht in die wirtschaftliche und politische Landschaft passen wollte. Deshalb lehnte das Parlament letztlich die meisten Passagen des Entwurfs ab. Auch neue Entwürfe mit diesem Hintergrund dürften es schwer haben, auf den Weg gebracht zu werden, denn für Beschlüsse dieser Art fordert die EU-Gesetzgebung Einstimmigkeit. Das Veto eines einzigen Mitgliedsstaates kann die Umsetzung letztlich verhindern.

Sekt kann schon mal kalt gestellt werden

Und genau an diesem Punkt wird es sehr interessant für Autogasfahrer: Zunächst bleibt erst einmal alles so, wie es war. Und zwar bis 2018. Für die Zeit nach 2018 hat das europäische Parlament nun als ersten Schritt die Voraussetzungen für die Mitgliedsländer geschaffen, unter anderem für Autogas die jeweiligen Steuersätze weit über 2018 hinaus beizubehalten, ohne mit der EU-Gesetzgebung in Konflikt zu geraten. Nach 2025 rechnen Experten damit, dass die Steuern moderat angepasst werden. Wichtiger ist jedoch eines: Die Ablehnung wesentlicher Teile der Steuererhöhung, die die neue Energiesteuerrichtlinie eigentlich beinhaltet hätte, interpretiert man in energiewissenschaftlichen, aber auch politischen Kreisen als starkes Signal, auch auf der Ebene der Mitgliedsstaaten dem mehrheitlichen Willen des EU-Parlaments zu folgen und die Steuerbegünstigung zumindest bis vermutlich 2025 beizubehalten.

Die einzelnen EU-Mitgliedsstaaten behalten sich vor, eigene, nationale Regelungen auf den Weg zu bringen, der dem Fahrzeugbestand der jeweiligen Länder entsprechend Rechnung trägt. In Deutschland ist das die „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung", die in einem Prozess mit vielen Interessengruppen fortgeschrieben wird.

Die EU-Kommission wollte den Gasfahrern ans Geld gehen, das Parlament zog die Reißleine.

Im Klartext: Nach dem derzeitigen Stand der Dinge ist der erste ganz wichtige wegweisende Schritt getan: die Gasfahrer können sehr wahrscheinlich weit über 2018 hinaus steuerbegünstigtes Autogas und Erdgas tanken. Doch der Ordnung halber sei erwähnt, das in Steuerangelegenheiten die einzelnen Mitgliedsstaaten der EU das letzte Wort haben, sie jedoch dem Wink mit dem Zaunpfahl aus Brüssel meistens folgen. Oder um es anders zu sagen: Jetzt kann der Sekt schon mal kalt gestellt werden. Nur um die Flasche zu köpfen, dazu ist es noch etwas zu früh.

Wolfgang Kröger / Dr. Martin Steffan