

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zum

Referentenentwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG)

Bundestag und Bundesrat haben im November und Dezember 2019 Gesetzentwürfe zum Klimaschutzpaket beschlossen. Im Rahmen des Vermittlungsverfahrens zum Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht wurden auch Erhöhungen des Zertifikatepreises des ab 2021 startenden Brennstoffemissionshandel beschlossen. Der vorliegende Referentenentwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes (BEHG) soll die damals vereinbarten Änderungen für die CO₂-Bepreisung umsetzen.

Für den ADAC ist wichtig, bezahlbare Mobilität zu erhalten und gleichzeitig die Emissionen deutlich zu senken. Es findet unsere Anerkennung, dass im Rahmen der Klimaschutzbeschlüsse erhebliche Investitionen in die Versorgung des Verkehrs mit alternativen Energien und die Verbesserung der Rahmenbedingungen für Öffentlichen Verkehr und Radverkehr beschlossen wurden. Mit der Förderung auch Anreize durch CO₂-Bepreisung zu verbinden, ist dann nachvollziehbar, wenn langfristige Signale dem Verbraucher Orientierung und Planungssicherheit geben.

Die jetzt vorgeschlagene Anhebung der Sätze der CO₂-Bepreisung auf Basis der Einigung im Vermittlungsverfahren bewertet der ADAC in dieser Hinsicht als einen schmerzhaften Kompromiss für Autofahrer. Es sind damit erhebliche Belastungen gerade für diejenigen verbunden, die auf das Auto angewiesen sind. Nur ein Teil der Kosten wurde durch die zusätzliche Aufstockung der Entfernungspauschale aufgefangen und dies auch nur befristet 2024 bis 2025.

Der ADAC ist der Auffassung, dass es gelingen kann, das Auto emissionsfrei weiterzuentwickeln und zugleich Alternativen wie Bus, Bahn und Rad zu stärken. So besteht die Chance, den Verkehrssektor insgesamt erheblich zu modernisieren. Der Verbraucher muss auch in Zukunft Wahlfreiheit behalten. Dies nimmt ihn in die Verantwortung, einen Beitrag zum Klimaschutz im Verkehrssektor zu leisten. Dieser Verantwortung kann der Verbraucher aber nur gerecht werden, wenn ihm sinnvolle Alternativen zur Verfügung stehen.

Die jetzt in der Gesetzgebung vorgesehene deutlich höhere CO₂-Bepreisung trifft die Autofahrer kurzfristiger und härter, als es vor dem Vermittlungsverfahren ursprünglich von der großen Koalition vorgesehen war. Die Anhebung der CO₂-Bepreisung von 10 auf 25 Euro im ersten Jahr soll verbunden werden mit einer schnelleren schrittweisen Anhebung auf 55 Euro bis 2025. Dadurch steigen die Kraftstoffpreise ab Januar 2021 zunächst um durchschnittlich 7,5 Cent je Liter. In den Folgejahren steigt der Spritpreis schrittweise, bis der Preisaufschlag 2025 im Vergleich zu 2020 rund 15 Cent für Benzin und 17 Cent für Diesel beträgt.

Die geplanten öffentlichen Investitionen in alternative Antriebe und ÖPNV werden hingegen nicht so schnell wirken können. In der Folge werden ausreichend bezahlbare emissionsfreie Alternativen für viele Menschen nicht verfügbar sein, wenn der CO₂-Preis deutlich steigt. Deshalb begrüßt der ADAC die parallel beschlossene Erhöhung der Pendlerpauschale als eine wichtige Entlastung für Fernpendler, die absehbar keine Alternativen zu ihrem heutigen Auto finden. Umso mehr kommt es darauf an, dass die Investitions- und Förderprogramme für emissionsarme Antriebe und öffentlichen Verkehr schnell und wirksam umgesetzt werden.

In diesem Zusammenhang verweist der ADAC darauf, dass die Bundesregierung die Kfz-Steuer stärker an den CO₂-Emissionen ausrichten und dazu ab 2021 bei Neuzulassungen den CO₂-Ausstoß über dem dann geltenden EU-Flottengrenzwert von 95g CO₂/km in zwei Emissionsstufen höher belasten will. Der ADAC unterstützt zwar eine aufkommensneutrale Reform der Kfz-Steuer für Neufahrzeuge, die sich aus Sicht des Clubs idealerweise ausschließlich am CO₂-Ausstoß orientiert, die jetzige Formulierung im Klimaschutzprogramm lässt aber darauf schließen, dass das Kfz-Steuer-Aufkommen steigen soll. Dies würde nicht den Vorstellungen des ADAC bezüglich Aufkommensneutralität entsprechen, die gerade vor dem Hintergrund der höheren Sätze für CO₂-Bepreisung geboten wäre. Insofern drängt der ADAC auch bei der Kfz-Steuer auf Planungssicherheit für den Verbraucher. Wichtig ist ferner der Bezug ausschließlich auf Neuzulassungen, so dass bereits zugelassene Fahrzeuge nicht schlechter gestellt werden. Eine Bonus-Malus-Regelung der Kfz-Steuer mit hoher Spreizung würde der ADAC kritisch prüfen. Wenngleich die Kfz-Steuer eine fahrleistungsunabhängige Komponente des Abgabensystems darstellt, kann sie bei der Beschaffung von Pkw einen wirksamen Impuls geben, gezielt sparsame Modelle mit niedrigen CO₂-Emissionen auszuwählen.

Der ADAC tritt für einen ambitionierten Klimaschutz ein. Es ist aber darauf zu achten, dass Klimaschutzmaßnahmen die Gesellschaft nicht in Verlierer und Gewinner spalten. Insbesondere Menschen auf dem Land und Berufspendler drohen durch die steigenden Mobilitätskosten hohe Belastungen. Lenkungsanreize im Sinne des Klimaschutz werden dann eher als fair wahrgenommen, wenn für die Menschen alternative Handlungsmöglichkeiten bestehen. Umso wichtiger ist es, die geplanten angebotsseitigen Maßnahmen zügig umzusetzen.

Herausgeber
ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin