

ADAC e.V.
Hansastraße 19
80686 München
E-Mail: buero-berlin@adac.de



Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Platz der Republik 1
11011 Berlin

14.05.2018

– per E-Mail –

Stellungnahme des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC) zum öffentlichen Fachgespräch des Finanzausschusses des Deutschen Bundestages am 16.05.2018

zum Antrag der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Umweltfreundliche Mobilität fördern – Subventionen für die Dieseltechnologie schrittweise beenden“ (Drs. 19/472)

1. Der Wandel der Mobilität ist bezahlbar zu gestalten und für den Klimaschutz zu nutzen.

Mobilität befindet sich in einer Phase des Wandels. Durch Digitalisierung und Vernetzung rückt der Nutzer in den Mittelpunkt, denn Mobilität lässt sich individueller, intelligenter und multimodaler organisieren. Für den Nutzer sind die Erreichbarkeit in Stadt und Land, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Dienste sowie deren Bezahlbarkeit besonders wichtig. Die Mobilität der Zukunft muss mit den gesellschaftlichen Zielen zum Schutz der Gesundheit und Umwelt vereinbar sein.

Der ADAC setzt sich dafür ein, dass Mobilität in Deutschland für die Verbraucher auch langfristig bezahlbar bleibt und durch ein attraktives Angebot gewährleistet wird. Dazu gehört auch, die Grenzwerte der Luftreinhaltung einzuhalten und den Straßenverkehrs bis 2050 zu dekarbonisieren.

2. Zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs ist eine Antriebswende erforderlich und durch Anreize zu fördern.

Zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs bis 2050 sind fossile Antriebsenergien, die heute den Markt dominieren, durch nicht-fossile Energien abzulösen. Dazu sind ein attraktives Angebot von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, der Ausbau der Versorgung mit nicht-fossiler Energie und die Akzeptanz der Nutzer notwendig.

Um das Ziel zu erreichen, sind heute Maßnahmen zu ergreifen. Denn das klimapolitische Zwischenziel für den Verkehr bis 2030 ist ambitioniert. Alle Verkehrssysteme müssen zur Minderung beitragen. Der Pkw-Verkehr wird zur Zielerreichung einen wichtigen Beitrag leisten können, wenn bis dahin ein erheblicher Anteil der Neufahrzeuge mit alternativen Antrieben in den Markt kommt. Dazu ist die Angebotspalette noch erheblich zu erweitern.

Parallel ist die Versorgung der Verbraucher mit nicht-fossilen Energien für den Verkehr zu verbessern. Grundsätzlich stehen hierfür je nach Einsatzzweck unterschiedliche Optionen zur Verfügung:

- Elektrische Antriebe mit Batterien im Fahrzeug und der Nutzung von Strom aus zusätzlichen erneuerbaren Quellen,
- E-Fuels als speicherbare, flüssige oder gasförmige strombasierte Kraftstoffe (Power to Liquid, Power to Gas), synthetisches Methan für Erdgasantriebe, Wasserstoff für die Brennstoffzellentechnologie, oder
- Kraftstoffe aus Abfall- und Reststoffen oder Biokraftstoffe, wenn sie weder direkt noch indirekt in Konkurrenz zur Lebensmittelproduktion stehen (etwa als Zwischenfruchtanbau) und keine nachteiligen ökologischen oder sozialen Effekte auslösen.

Durch die Gestaltung und Weiterentwicklung des Ordnungs- und Abgabenrahmens hat der Staat erheblichen Einfluss auf den Markt und die Akzeptanz neuer Angebote bei den Nutzern. Eine künftige Veränderung des Abgabensystems sollte Anreize zur Reduzierung der CO₂-Emissionen setzen und verstärken. Dabei darf es nicht zu einer Verteuerung der Mobilität für die Menschen kommen.

3. Energie- und Kraftfahrzeugsteuer setzen bereits heute einen erheblichen Anreiz zur Minderung von Verbrauch und CO₂ und sind beim Diesel-Pkw gesamthaft zu betrachten.

Der Straßenverkehr trägt mit spezifischen Steuern und Gebühren mehr als 50 Milliarden Euro pro Jahr zum Abgabenaufkommen des Staates bei. Die Energiesteuer als zentrales Element enthält dabei durch ihren Verbrauchsbezug innerhalb der einzelnen Kraftstoffsorten ein starkes und direktes CO₂-Steuerungselement für den Nutzer. Gas und Strom sind in diese umfassend angelegte Systematik bereits integriert.

Die heutige Gestaltung der Energiesteuer ist durch eine historisch gewachsene unterschiedliche Behandlung der verschiedenen Kraftstoffsorten (Benzin, Diesel, CNG, LPG, Strom) gekennzeichnet, die nicht auf dem jeweiligen CO₂-Gehalt aufbaut. Die unterschiedliche Behandlung von Benzin und Dieselmotorkraftstoff wurde insbesondere in den neunziger Jahren durch die Wettbewerbssituation im Straßengüterverkehr in Europa und eine damit verbundene Steuergestaltung einiger EU-Länder begründet.

Dem niedrigeren Energiesteuersatz für Diesel steht für Diesel-Pkw zum Ausgleich ein hoher Zuschlag bei der Kfz-Steuer gegenüber, der bei einer möglichen Anpassung der Energiesteuer abzusenken wäre.

4. Verlässlichkeit und Planbarkeit sind Voraussetzungen für Verbraucherakzeptanz.

Derzeit stagnieren die CO₂-Emissionen des Verkehrs in Deutschland. Ursachen hierfür sind u.a. steigende Fahrleistungen des Güterverkehrs durch wirtschaftliches Wachstum, zunehmende Pendlerentfernungen in Ballungsräumen und ein derzeit nicht rückläufiges CO₂-Emissionsniveau der neu in den Markt kommenden Fahrzeuge. Um klimapolitische Ziele erreichen zu können, ist auf Seiten der Fahrzeuge, der Energieversorgung, der Verkehrsverflüssigung und der Attraktivitätssteigerung von Bahn, Bus, Fahrrad und Fußverkehr mehr zu tun.

Sofern Veränderungen des Steuer- und Abgabensystems erfolgen, sollten diese schrittweise und für alle Beteiligten langfristig planbar erfolgen. Verbraucher brauchen Verlässlichkeit, um Veränderungen vorausschauend zum Beispiel beim Kauf von Fahrzeugen berücksichtigen zu können.

5. Eine Weiterentwicklung des Abgabensystems sollte sich auf ein Gesamtkonzept stützen, das bezahlbare Mobilität mit Anreizen zur Dekarbonisierung verbindet, alle Verkehrsträger einbezieht und technologieoffen angelegt ist.

Bei einer Prüfung, welche finanziellen Anreize seitens des Staates zusätzlich in Betracht kommen, ist eine gesamtheitliche Betrachtung der Instrumente im Verkehr und ihrer wechselseitigen Wirkungen erforderlich. Dies sollte unter Abschätzung der mittelfristigen Veränderungen der Antriebsenergien erfolgen und zu einem konsistenten Gesamtkonzept führen.

In eine solche Prüfung könnten aus Sicht des ADAC eine weitere Stärkung der CO₂-Lenkungswirkung der Kfz-Steuer für Pkw und der Dienstwagenbesteuerung einbezogen werden.

Eine isolierte Entscheidung über einzelne Steuersätze läuft Gefahr, Interdependenzen zu unterschätzen. So würde eine unterschiedliche Behandlung von Pkw einerseits und Lkw andererseits bei der Energiesteuer auf erhebliche praktische Probleme stoßen, da unterschiedliche Zapfsäulen an Tankstellen erforderlich werden könnten. Sie kann aber auch grundsätzlich nicht überzeugen, da sie weder durch klimapolitische Erwägungen gerechtfertigt werden, noch als verursachergerechte Gestaltung Akzeptanz finden kann.

Ein Gesamtkonzept sollte technologieoffen und in der Wahrnehmung der Nutzer nachvollziehbar ausgestaltet sein. Vorteile für Fahrzeuge und Kraftstoffsorten mit geringen Emissionen lassen eine höhere Akzeptanz erwarten als steigende Abgaben für andere. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu beachten, dass die Bewohner ländlicher Räume häufig auf die Nutzung eines Pkw angewiesen sind.

6. Der Bund sollte eine Kommission unter Beteiligung der Verbraucher einsetzen.

Die Koalition hat sich vorgenommen, unter Beteiligung unterschiedlicher Akteure von einer Kommission eine Strategie zur Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität erarbeiten zu lassen. Hierbei sollten die Verbraucherverbände einbezogen werden, denn der Weg zu einem dekarbonisierten Straßenverkehr bis 2050 braucht breiten gesellschaftlichen Rückhalt bei den Bürgern.