

STELLUNGNAHME ZUM AKTIONSPROGRAMM KLIMASCHUTZ DES BMUB

Klimaschutzplan lässt zu viel offen

Preisreize und konsequenter Abbau umweltschädlicher Subventionen könnten die Klimaschutzlücke schließen

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, sind konkrete politische Maßnahmen erforderlich. Das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 enthält einige wichtige Elemente, wie zum Beispiel die Ausweitung der Lkw-Maut und die Nachhaltigkeitsprüfung von Subventionen. Insgesamt greift es aber deutlich zu kurz, weil die geplanten Einsparungen an Treibhausgasemissionen zu knapp bemessen und noch nicht ausreichend mit konkreten Maßnahmen untermauert sind. Das FÖS fordert die Bundesregierung daher auf, die wichtigen Ansätze des Aktionsprogramms Klimaschutz auszubauen und durch weitere Maßnahmen zu ergänzen. Insbesondere der konsequente Abbau umweltschädlicher Subventionen und der Einsatz von Preisreizen würden Blockaden lösen und finanzielle Spielräume zur Gegenfinanzierung schaffen.

Aktionsprogramm zeigt Handlungsbedarf auf

Das FÖS begrüßt grundsätzlich die Initiative des Aktionsprogramms Klimaschutz, das weitere Maßnahmen zum Erreichen des deutschen Klimaschutzziels 2020 liefern soll. Denn mit den bisher umgesetzten Klimaschutzmaßnahmen und Rahmenbedingungen werden bestenfalls 35% statt des 40%-Ziels zur Minderung von Treibhausgasemissionen bis 2020 erreicht. Es bleibt eine Lücke von 5-8 Prozentpunkten bzw. 62-100 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente, die nun durch die Maßnahmen des Klimaaktionsprogramms geschlossen werden soll. Neue Impulse sind daher unbedingt notwendig, insbesondere aufgrund des inzwischen sehr engen Zeitfensters bis 2020.

Das Programm zeigt wichtige Stellschrauben für die deutsche Klimaschutzstrategie und den Erfolg der Energiewende auf. Es enthält gute Maßnahmen wie zum Beispiel die Ausweitung der LKW-Maut im Verkehrssektor, den Einsatz energetischer Mietspiegel und eine Anpassung des Wohngeldes im Gebäudesektor. Begrüßenswert ist vor allem auch die Absicht, klimaschädliche Subventionen abzubauen, denn diese blockieren den Klimaschutz und machen ihn unnötig teuer. Das Aktionsprogramm bleibt an dieser und an vielen weiteren Stellen jedoch noch viel zu unkonkret.

Lücke zum Klimaziel 2020 wird nicht geschlossen

Die genannte Lücke von 62-100 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalenten zum Klimaziel 2020 kann das Aktionsprogramm nicht schließen. Die Regierung bleibt mit den geplanten 62 -78 Mio. Tonnen Einsparungen nämlich am unteren Ende des Korridors. Dieser ist stark abhängig von Wirtschaftswachstum und Energie- und CO₂-Preisentwicklungen. Die Bundesregierung sollte daher Einsparungen am oberen Ende des Lücken-Korridors anvisieren. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die notwendigen Einsparungen nicht erreicht werden.

Wichtige, wenn auch noch zögerliche Schritte für den Verkehrssektor

Das Aktionsprogramm erkennt, dass der Handlungsbedarf insbesondere im Verkehrssektor aufgrund seines in den vergangenen Jahren nahezu gleichbleibend hohen CO₂-Ausstoßes umfassend und akut ist. Die Einhaltung der Klimaziele wird ohne einen substanziellen Beitrag des Verkehrssektors nicht zu leisten sein. Vor diesem Hintergrund begrüßt das FÖS die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen und auf weitere 1.100 Kilometer Bundesstraßen. Positiv ist auch die geplante Staffelung der Maut nach Energieverbrauch, durch die CO₂-Einsparungen erreicht werden können. Gleichwohl darf die Weiterentwicklung der Lkw-Maut hier nicht zu Ende sein. Eine Ausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen und auf alle Straßen sollte dringend geprüft werden. Hier zeigt sich auch die Inkonsistenz zur Pkw-Maut. Diese gilt zwar auf allen Straßen, aber nur bis 3,5 Tonnen. Im Ergebnis zahlen Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen keine Maut.

Potenziale für Preisanreize und Abbau von umweltschädlichen Subventionen müssen genutzt werden

Leider wurde die Chance vertan, noch stärker Preisinstrumente zu nutzen und das Steuersystems so auszugestalten, das Folgekosten den Verursachern in Rechnung gestellt, klimaschädliche Fehlanreize beseitigt und finanzielle Mittel für den Klimaschutz generiert werden. Umweltschädliche Subventionen von mehr als 50 Mrd. Euro pro Jahr gemäß Analyse des Umweltbundesamtes blockieren den notwendigen Umbau unserer Wirtschafts- und Lebensweise hin zu mehr Nachhaltigkeit und belasten öffentliche Haushalte dreifach: Neben den direkten Belastungen aufgrund von Ausgaben oder Steuermindereinnahmen kommen weitere Kosten für die Beseitigung der durch die Subventionen hervorgerufenen Schäden an Umwelt und Gesundheit auf den Staatshaushalt zu. Zusätzlich entgehen dem Staat Einnahmen durch die mit Subventionen verbundenen Ineffizienzen und Marktverzerrungen, die zu Wachstumseinbußen und damit Steuermindereinnahmen führen.

Im Aktionsprogramm Klimaschutz ist vorgesehen, den Abbau bestehender klimaschädlicher Subventionen zu prüfen. Dieser richtige Ansatz sollte jetzt schon durch konkrete Maßnahmen zum Leben erweckt werden. Dazu bieten sich viele Ansatzpunkte, beispielsweise die Reduzierung der Energiepreisausnahmen, die Subventionen im Luftverkehr oder die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs. Im Luftverkehr, dem am stärksten wachsenden und klimaschädlichsten Verkehrsträger, bestehen Steuervergünstigungen mit einem Volumen von über 10 Milliarden alleine durch die Befreiung von internationalen Flügen von der Mehrwert- und Kerosin von der Energiesteuer. Hier liegt nicht nur ein riesiges CO₂-Einsparungspotenzial, sondern auch die Chance zum Subventionsabbau, der Mittel zur Gegenfinanzierung der Fördermaßnahmen des Aktionsprogramms freisetzt. Gleiches gilt auch für die Vergünstigungen für Dieselmotoren in Höhe von 18 Cent je Liter gegenüber Benzin und die Subventionierung von Dienstwagen. Mit einem vernünftigen und gerechten Steuersystem könnte dafür gesorgt werden, dass der Verkehrssektor seinen Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel leistet. Denn durch die Hoffnung auf Elektrofahrzeuge alleine wird dieses Ziel nicht zu erreichen sein. Das FÖS fordert die Bundesregierung daher dazu auf, diese Potenziale für stärkere Impulse für den Klimaschutz durch eine Korrektur der bestehenden Fehlanreize unbedingt zu nutzen.

Aufkommenspotenziale durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen

Maßnahme	zusätzliches Aufkommen (kurzfristig) [in Mrd. EUR/ Jahr]	zusätzliches Aufkommen (mittelfristig) [in Mrd. EUR/ Jahr]
Reduzierung der Energie- und Stromsteuer- ausnahmen	2,0	3,0
Reform der Besteuerung von Dienst- und Firmenwagen	1,6	2,9
Abbau von Subventionen im Luftverkehr	0,5	9,5
Aufkommen ohne Lenkungswirkung	4,1	15,9
pauschaler Lenkungsabschlag [in Prozent]	10%	20%
zu erwartendes Aufkommen	3,7	12,7

Weitere Informationen

FÖS 2014, „Marktkräfte für Energieeffizienz nutzen - Der Beitrag marktbasierter Lösungen zur Steigerung der Energieeffizienz“, Oktober 2014, URL www.foes.de/pdf/2014-10-FOES-Oekonomische-Instrumente-fuer-Energieeffizienz.pdf

Kontakt

Swantje Kuchler

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)

Schwedenstraße 15a D-13357 Berlin

Fon +49-30-76 23 991-50 Fax-59

Swantje.kuechler@foes.de