

ADAC

Europa in Bewegung – sicher, nachhaltig und verbraucherorientiert.

Impulse zur Europawahl 2024



ADAC – Blick auf Europa

Rechtliche Unklarheiten beim EU-Emissionshandel beseitigen

Die Reform des europäischen Emissionshandels war Teil der Beschlüsse zum sogenannten „Fit-for-55-Paket“ und umfasst unter anderem die Schaffung eines neuen Emissionshandels für Gebäude, Straßenverkehr und zusätzliche ETS-Sektoren ab 2027. So werden die Emissionen im Straßenverkehr dann Teil eines neuen, zunächst vom EU-ETS für Energie und Industrie getrennten Emissionshandels (ETS2). Die Inverkehrbringer von Brennstoffen müssen für die in den Brennstoffen enthaltenen Emissionen Emissionsberechtigungen erwerben, wie es bereits im nationalen Emissionshandel in Deutschland erfolgt. Die damit einhergehenden Kosten geben die Inverkehrbringer an die Endverbraucher weiter, was zusätzliche Anreize für klimaschonendes Verhalten schaffen soll. Die Auswirkungen des ETS2 auf private Haushalte sollen über den sogenannten EU-Klimasozialfonds und die Verwendung der nationalen Versteigerungseinnahmen für Klimaschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum sozialen Ausgleich aktiv flankiert werden.

» Bislang bleiben jedoch viele Fragen zur Überführung des nationalen Emissionshandels in den ETS2 offen.

Eine der wichtigsten Fragen mit Blick auf die Verbraucher ist die des sozialen Ausgleichs. Um finanzielle Belastungen der CO₂-Bepreisung für sozial benachteiligte Haushalte abzufedern, hat die EU einen Klima-Sozialfonds eingerichtet. Der 65 Milliarden Euro schwere EU-Klima-Sozialfonds soll

benachteiligte Haushalte, Kleinstunternehmen oder Verkehrsteilnehmer, die am stärksten von Preissteigerungen durch die Einführung eines neuen Emissionshandelsystems betroffen sind, bei der Transformation unterstützen und die zusätzliche Kostenbelastung abfedern. Zwingend notwendig wäre hierfür die Aufnahme eines Klimageldes in den nationalen Klima-Sozialplan. Zudem wäre eine Ausgestaltung als direkte Einkommenshilfe nach Art. 8 Abs. 2 KSF-VO nur unter deutlichen Einschränkungen möglich. Lediglich ein Anteil von 37,5 % der Mittel dürfte ausschließlich für benachteiligte Haushalte verwendet werden.

» Finanzierung eines Klimageldes rechtssicher und flexibel regeln.

Der ADAC spricht sich dafür aus, dass die Finanzierung eines allgemeinen Klimageldes auch aus den Einnahmen des EU-ETS oder ETS2 möglich ist, da die Verbraucher letztendlich die Kosten höherer Energie- und Produktpreise zu tragen haben. Hier ist jedoch strittig, ob ein Klimageld im Rahmen des Art. 10 Abs. 3 (EU-ETS) bzw. Art. 30d Abs. 6 i. V. m. Art. 10 Abs. 3 (ETS2) der ETS-Richtlinie (EU) 2023/959 in allen denkbaren konzeptionellen Varianten Anwendung finden könnte. Diskutiert werden unter anderem eine pauschale Pro-Kopf-Zahlung, ein Klimabonussystem mit regionaler Staffelung wie in Österreich oder ein an sozialen Aspekten orientiertes Klimageld als mögliche Ausgestaltungsvarianten.

„Ein Klimageld kann die Akzeptanz der CO₂-Bepreisung bei allen betroffenen Verbrauchern erhöhen. Vor allem könnten Haushalte in unteren Einkommensgruppen und jene Verbraucher, die durch ihre CO₂-Verbräuche besonders stark betroffen sind, adressiert werden. Aber auch Verbraucher in mittleren Einkommensklassen, besonders betroffene Bevölkerungsgruppen, wie etwa Rentnerinnen und Rentner, oder Menschen, die auf dem Land leben und oftmals keine Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw besitzen, könnten entscheidend entlastet werden.“



Gerhard Hillebrand
ADAC Verkehrspräsident ADAC e.V., München

» Bislang fehlt die rechtliche Klarheit, was dies für die mögliche Ausgestaltung eines Klimageldes auf nationaler Ebene bedeutet.

Entscheidend hierfür sind die Regelungen des neuen Art. 10 Abs. 3 ha) beziehungsweise hb) der Richtlinie. Buchstabe ha) sieht die Verwendung der Einnahmen für „finanzielle Unterstützung, um soziale Aspekte in Haushalten mit niedrigem und mittlerem Einkommen anzugehen, unter anderem durch die Senkung verzerrend wirkender Steuern und durch gezielte Ermäßigungen von Abgaben und Gebühren für aus erneuerbaren Energiequellen gewonnenen Strom“ vor. Daneben legt Buchstabe hb) fest, dass mit den

Einnahmen auch eine „Finanzierung der nationalen Klimadividendensysteme mit nachgewiesenen positiven Umweltauswirkungen, wie in dem in Art. 19 Abs. 2 der Governance-VO genannten Jahresbericht dokumentiert“ erfolgen kann.

Hier fehlt bislang die rechtliche Klarheit, was dies für die mögliche Ausgestaltung eines Klimageldes auf nationaler Ebene bedeutet. Offen ist vor allem, ob ein Klimageld unter die Definition eines Klimadividendensystems fällt, und wenn, ob hieran bestimmte einschränkende Voraussetzungen geknüpft sind. Diese könnten sich insbesondere aus der Nachweispflicht positiver Umweltwirkungen ergeben, wenn eine mittelbare Wirkung nicht ausreichend wäre.



Klimaschutz sozialverträglich gestalten

Rechtsklarheit beim Emissionshandel und Klimageld schaffen

Der ADAC setzt sich auf nationaler Ebene für die Einführung eines Klimageldes noch vor der kommenden Bundestagswahl im Jahr 2025 ein. Die vorübergehende Abschaffung der EEG-Umlage kommt vor allem der Wirtschaft und nur teilweise den Verbrauchern zugute, sie ist daher kein vergleichbares Instrument. Letztendlich zahlen Verbraucher über höhere Preise für Produkte und Energie die Kosten des Emissionshandels. Um die Akzeptanz der Bürger für das Marktsystem zu gewährleisten, sollte die Erhöhung des CO₂-Preises grundsätzlich mit der Auszahlung des Klimageldes synchronisiert werden. Wichtig dabei ist, dass

die europäischen Rahmenbedingungen des EU-Emissionshandels sowie dem damit einhergehenden EU-Klimasozialfonds den Mitgliedsstaaten ausreichend Flexibilität bei der Ausgestaltung des Klimageldes einräumen. Zudem bedarf es einer Klärung der Vereinbarkeit des nationalen CO₂-Preises im Verkehr (BEHG) mit den Vorgaben des ETS 2, da diese ab 2027 gegebenenfalls Auswirkungen auf die Höhe und die Art des Klimageldes (Pro-Kopf-Verteilung oder Fokus auf vulnerable Gruppen, wie im EU-Klimasozialfonds vorgesehen) haben könnten. Deshalb sollten Fahrzeughersteller mehr bezahlbare Fahrzeuge und eine breite Modelpalette



Der ADAC empfiehlt,

- dass Rechtsklarheit auf europäischer Ebene geschaffen wird, sodass Mitgliedsstaaten in der Ausgestaltung eines nationalen Klimageldes an die Bürger nicht durch das europäische Recht eingeschränkt werden.
- dass das nationale Klimageld zur Abfederung steigender CO₂-Preise vor der Bundestagswahl 2025 eingeführt wird (unter der Berücksichtigung europäischer Rahmenbedingungen und Vorgaben).

Vorstellung des ADAC

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u.a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Bera-

tungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrt-technischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung, sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschiffahrt. Im Rahmen der Interessenvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein.

Impressum

Herausgeber und Druck
ADAC e.V., Europäische Interessenvertretung
Hansastraße 19, 80686 München
europa@adac.de

Hinweis zum Widerruf und Neubezug
Wenn Sie keine weiteren ADAC – Blick auf
Europa Ausgaben erhalten möchten,
schicken Sie uns bitte eine E-Mail an
europa@adac.de

Datenschutz-Hinweis
Allgemeine Informationen zum Datenschutz
finden Sie auf adac.de/datenschutz-dsgvo

Gender-Hinweis
Alle Inhalte wenden sich an und gelten für
alle Geschlechter.
Soweit grammatikalisch männliche, weib-
liche oder neutrale Personenbezeichnungen
verwendet werden, dient dies allein der
besseren Lesbarkeit.

Weitere Hinweise
Auf adac.de finden Sie weitere Vertiefungen
und Stellungnahmen.

Interessenvertretung
Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister
des Deutschen Bundestags nach dem Lob-
byregistergesetz, Registernummer: R002184
sowie im Europäischen Transparenzregister,
Registernummer: 02452103934-97. Die
Interessenvertretung wird auf der Grundlage
des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregis-
tergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex
Interessenvertretung betrieben.