

ADAC

Europa in Bewegung – sicher, nachhaltig und verbraucherorientiert.

Impulse zur Europawahl 2024



ADAC – Blick auf Europa

Energiesteuerreform nicht länger aufschieben

Die seit 2003 gültige Energiebesteuerungsrichtlinie steht aus mehreren Gründen in der Kritik. In einem Bericht der Europäischen Kommission wird festgestellt, dass sie nicht mehr zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarktes beiträgt, da die Mindeststeuersätze ihre Konvergenzwirkung auf die nationalen Steuersätze verloren haben. Vor allem aber zahle sie nicht auf die Energie- und Klimaziele der EU ein. Zur Umsetzung der EU-Klimaziele hat die Kommission 2021 im Rahmen des Green Deal das Fit-for-55-Maßnahmenpaket vorgelegt, das folgerichtig einen Vorschlag für eine Neuausrichtung der EU-Energiesteuerrichtlinie („Energy Tax Directive“, ETD) enthält. Die Kommission schlägt vor, die Besteuerung von Treib- und Brennstoffen künftig vom Energiegehalt in EUR/Gigajoule, statt vom Volumen abhängig zu machen. Mit dem Ziel, unter anderem ein Level Playing Field für nachhaltige Energieträger zu ermöglichen, sollen bestehende Begünstigungen für fossile Energieerzeugnisse beseitigt werden.

» Einigung auf EU-Ebene noch nicht absehbar.

Für Steuerfragen gilt dabei das Einstimmigkeitsprinzip. Eine Einigung der EU-Finanzminister ist aktuell noch nicht in Sicht, und auch im EU-Parlament liegt bislang keine Positionierung vor. Im Juli 2023 hat der federführende Ausschuss für Wirtschaft und Währung (ECON) die Kommission angefragt, noch einmal ein umfassendes Impact Assessment anzufertigen. Bereits das bestehende Impact Assessment der Kommission thematisiert mögliche Doppelbelastungen der Verbraucher durch Überschneidungen mit dem Emissionshandel. Es wird darauf hingewiesen,

dass die Energiebesteuerungsrichtlinie gewährleisten müsse, dass auf EU-Ebene festgelegte Mindeststeuersätze Anreize bieten, die mit den Energie-, Klima- und Umweltzielen der EU in Einklang stünden.

» Energiesteuerreform kann Verbraucher zusätzlich belasten.

Bei der Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie könnten für die Verbraucher neben den bereits beschlossenen Abgaben aus dem Emissionshandel insbesondere bei Diesel zusätzlich steuerliche Energiepreissteigerungen drohen. Die Revision muss daher in direktem Zusammenhang mit den weiteren vom Green Deal verfolgten Maßnahmen und Instrumenten betrachtet werden. Durch eine einheitliche Orientierung der Mindeststeuersätze am Energiegehalt könnten zwar steuerliche Fehlansätze bei der Wahl des Kraftstoffs abgebaut werden. Mit Blick auf die Förderung CO₂-armer oder CO₂-freier Kraftstoffe würde dies allein, d.h. ohne eine steuerliche Berücksichtigung der klimawirksamen CO₂-Emissionen aber keine Vorteile bringen.

» Alternative Kraftstoffe sollten obligatorisch von Steuerbefreiungen und -senkungen profitieren.

Alternative Kraftstoffe sollten daher obligatorisch von Steuerbefreiungen und -senkungen profitieren. Durch eine Angleichung der Mindeststeuersätze bei Diesel und Benzin und aufgrund des höheren Energiegehalts würde bei Diesel eine sprunghafte Verteuerung von ca. 25 Cent/l drohen.

„Die Reform der Energiebesteuerung in Europa darf nicht länger aufgeschoben werden. Im Verkehr verwendete Kraftstoffe müssen nach ihrer tatsächlichen Klimawirkung besteuert werden. Dabei muss der Übergang aber verbraucherfreundlich gestaltet werden. Angesichts der Probleme zur Änderung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die dem Einstimmigkeitsprinzip unterliegt, sollten in der Zwischenzeit auch Möglichkeiten auf nationaler Ebene genutzt werden, um die Klimavorteile alternativer Kraftstoffe gegenüber den Fossilen zu unterstützen.“



Gerhard Hillebrand
ADAC Verkehrspräsident, ADAC e.V., München



CO₂-arme Kraftstoffe steuerlich fördern

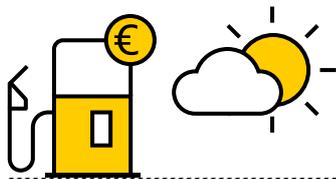
Verbraucher haben bei ihrer Kaufentscheidung für ein bestimmtes Fahrzeug nach Nutzungsdauer und Zweck die unterschiedliche Besteuerung ins Kalkül gezogen. Einer kurzfristigen Änderung der Besteuerungssystematik könnten viele Verbraucher nicht ausweichen oder durch Verhaltens-

änderung begegnen. Um Akzeptanz für klimapolitische Entscheidungen sicherzustellen, brauchen die Verbraucher die Gewissheit, dass diese Fahrzeuge von ihnen weiterhin genutzt werden können und keinem politisch veranlassten kurzfristigen Wertverlust entgegen gehen.

Klimawirkung der Besteuerung verbessern

Der ADAC setzt sich für eine zügige Überarbeitung der europäischen Energiesteuerrichtlinie ein und fordert, dass Kraftstoffe im Verkehr nach ihrer Klimawirkung des CO₂ besteuert werden. Ob als Beimischung oder Reinkraftstoff:

Strombasierte Kraftstoffe sowie Biokraftstoffe können bei gesicherter Nachhaltigkeit auch den Fahrzeugbestand in die Klimaschutzbemühungen einbeziehen. Dieser Beitrag muss sich auch in der Gesetzgebung widerspiegeln.



Der ADAC empfiehlt,

- dass die Energiebesteuerung stärker an der Klimawirkung der CO₂-Emissionen orientiert wird, das heißt auch, dass Kostensteigerungen bei rein fossilen Kraftstoffen durch steigende Beimischung von Kraftstoffen mit geringerem CO₂-Gehalt verringert werden.
- dass mögliche Kostenbelastungen – gerade auch in Verbindung mit weiteren im Verkehr beschlossenen Instrumenten wie dem Einbezug in den ETS – so gestaltet sein müssen, dass durch eine stufenweise Anpassung eine übermäßige Belastung der Verbraucher vermieden wird und ausreichend Zeit zur Anpassung gegeben ist.
- dass langfristig stabile steuerliche Rahmenbedingungen für Investitionen und eine obligatorische Besserstellung von alternativen Kraftstoffen geschaffen werden.

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 Sportschifffahrt. 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.