

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Stefan Schmidt, Dr. Bettina Hoffmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/1370 –**

Umgang der Bundesregierung mit umweltschädlichen Subventionen in der 19. Wahlperiode

Vorbemerkung der Fragesteller

Ökologisch schädliches Verhalten darf aus Sicht der Fragesteller nicht weiter subventioniert werden. Preise müssen die ökologische Wahrheit sagen, sodass für die Verbraucherinnen und Verbraucher Transparenz entsteht. Ökologisch schädliche Subventionen verlagern Umweltkosten auf die Allgemeinheit. Ökologisch schädliche Subventionen sind wettbewerbsschädlich und bremsen Innovationen. Sie schaden dem Klima und der Umwelt und sind schädlich für den deutschen Wirtschaftsstandort. Die umweltschädlichen Subventionen belaufen sich auf über 50 Mrd. Euro pro Jahr (www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/wirtschaft-umwelt/umweltschaedliche-subventionen). Davon könnten aus Sicht der Fragesteller zügig bis zu 12 Mrd. Euro abgebaut werden.

Mit der vorliegenden Kleinen Anfrage soll die Subventionspolitik der neuen Bundesregierung, insbesondere auf Basis des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD vom 12. März 2018 abgefragt werden.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung folgt in der Subventionspolitik ihren Subventionspolitischen Leitlinien. Diese bilden den Rahmen für die Überprüfung und Änderung bestehender sowie die Einführung neuer Subventionen. Sie dienen der Effizienz, der Erhöhung der Transparenz und des Rechtfertigungsdrucks sowie der Verbesserung der Steuerungsmöglichkeiten im Subventionswesen.

Die Bundesregierung berichtet gemäß § 12 des Stabilitäts- und Wachstumsgesetzes (StabG) im zweijährigen Turnus Bundestag und Bundesrat mit dem Subventionsbericht über die Entwicklung der Finanzhilfen und Steuervergünstigungen des Bundes einschließlich der Umsetzung der Subventionspolitischen Leitlinien. Der Bericht ist zusammen mit dem Bundeshaushalt vorzulegen, damit der Haus-

haltsgesetzgeber diese Informationen berücksichtigen kann. Der aktuelle 26. Subventionsbericht ist am 23. August 2017 vom Bundeskabinett verabschiedet worden und liegt dem Deutschen Bundestag und Bundesrat zur Beratung vor.

Der Subventionsbericht der Bundesregierung ist inhaltlich an die rechtlichen Vorgaben gebunden und berücksichtigt die unterschiedlichen Aufgabenschwerpunkte der Ressorts. Zielsetzungen, Wirkungsweisen und Zielkonflikte werden im Rahmen der Nachhaltigkeitsprüfung für jede einzelne Subvention abgewogen. In diese ganzheitliche Abwägung gehen auch Umweltaspekte ein.

Subventionspolitische Leitlinien und Subventionsberichterstattung unterliegen einer steten Weiterentwicklung. Der Koalitionsvertrag setzt einen Schwerpunkt auf die Verbesserung der Wirkungsorientierung. Aussagen über die Umsetzung einzelner subventionspolitischer Maßnahmen bzw. deren konkrete Ausgestaltung können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden. Dies gilt auch für eine Fortentwicklung der Subventionsberichterstattung im Sinne einer erweiterten Darstellung subventionsähnlicher Tatbestände, die innerhalb der Bundesregierung zu prüfen und abzustimmen wäre.

1. Welche konkreten Initiativen oder Maßnahmen wird die Bundesregierung auf Basis der Formulierung des aktuellen Koalitionsvertrags ergreifen, die lautet: „Wir werden alle Subventionen – neue und alte – gemäß den subventionspolitischen Leitlinien und dem Prinzip der Nachhaltigkeit einer stetigen Überprüfung unterziehen.“?
3. Welche konkreten Ergebnisse hatte die Vereinbarung von CDU, CSU und SPD im Koalitionsvertrag von 2013, in welchem es hieß: „Wir werden alle Subventionen – neue und alte – gemäß den subventionspolitischen Leitlinien einer stetigen Überprüfung unterziehen.“?

Die Fragen 1 und 3 werden wegen ihres sachlichen Zusammenhangs zusammen beantwortet.

Mit Beschluss des Bundeskabinetts vom 28. Januar 2015 hat die Bundesregierung die Selbstbindung an die Subventionspolitischen Leitlinien bekräftigt und diese um eine obligatorische Nachhaltigkeitsprüfung sowie eine Verpflichtung zur grundsätzlich regelmäßigen Evaluierung von Subventionen erweitert. Die Ergebnisse der erstmals mit dem 25. Subventionsbericht durchgeführten Nachhaltigkeitsprüfung und den bisher durchgeführten Evaluierungen sind für jede Subvention in den Datenblättern zu den einzelnen Finanzhilfen und Steuervergünstigungen dokumentiert.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Selbstverpflichtung zur Evaluierung der Subventionen hat das Bundesministerium der Finanzen am 28. März 2017 ein weiteres Gutachten zur „Evaluierung von Steuervergünstigungen“ beauftragt. Im Rahmen des Forschungsauftrags werden die größten, bisher noch nicht extern evaluierten Steuervergünstigungen sowie hiermit im engen inhaltlichen Zusammenhang stehende Regelungen systematisch untersucht. Auf Basis dieser Abgrenzung ergeben sich Evaluierungsschwerpunkte im Bereich der Energie- und Stromsteuer, der Kraftfahrzeugsteuer und der Einkommensteuer. Die Evaluierung der insgesamt 33 Steuervergünstigungen soll jeweils anhand eines einheitlichen Prüfschemas erfolgen. Sie untersucht die Kernbereiche der Wirksamkeit, Effizienz, Relevanz, instrumentellen Eignung und Transparenz und schließt auch die Nachhaltigkeit der betrachteten Subventionen ein. Der nächste Subventionsbericht der Bundesregierung wird über Ergebnisse berichten.

Darüber hinaus überprüft die Bundesregierung, ob kurzfristig sinnvolle Subventionen mittelfristig durch haushaltsunabhängige und marktbasierte Lösungen ersetzt werden können. Zu einer klimafreundlichen Ausgestaltung des Finanz- und Steuersystems gehört auch der weitere Abbau umweltschädlicher Subventionen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

2. Wie definiert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den Begriff „Nachhaltigkeit“?

Nachhaltigkeit als politisches Leitprinzip der Bundesregierung zielt auf die Erreichung von Generationengerechtigkeit, sozialem Zusammenhalt, Lebensqualität und Wahrnehmung internationaler Verantwortung. In diesem Sinne sind wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und soziale Verantwortung so zusammenzuführen, dass Entwicklungen dauerhaft tragfähig sind. Auf der Grundlage der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie beleuchtet die Nachhaltigkeitsprüfung im Subventionsbericht, inwieweit die in der Strategie festgelegten Ziele und Managementregeln betroffen sind. Dabei werden im Rahmen einer ganzheitlichen Betrachtung die langfristigen ökonomischen, ökologischen und sozialen Wirkungen der jeweiligen Subvention, etwa in Bezug auf wirtschaftlichen Wohlstand und Zukunftsvorsorge, Klimaschutz und Ressourcenschonung oder Beschäftigungssicherung abgewogen. Dies erfordert, dass auch Zielkonflikte zwischen den in der Nachhaltigkeitsstrategie verankerten Zielsetzungen zunehmend in den Blick genommen und im Rahmen der Subventionsberichterstattung verstärkt herausgearbeitet werden.

4. Welche konkreten Ergebnisse hat insbesondere die Einführung der Nachhaltigkeitsprüfung im Subventionsbericht der Bundesregierung bislang gebracht, und welche Subventionen wurden aufgrund der Nachhaltigkeitsprüfung bereits abgeschafft?

Mit der Nachhaltigkeitsprüfung wurde insbesondere die Notwendigkeit, Subventionen ökonomisch, ökologisch und sozial zu begründen, erhöht. Ferner werden Zielkonflikte offengelegt, die bei einer politischen Abwägung der Maßnahme bzw. bei deren künftiger zeitlicher und inhaltlicher Ausgestaltung zu beachten sind. Das Ergebnis der Prüfung wird für den Haushaltsgesetzgeber im Subventionsbericht dokumentiert.

5. Warum erscheinen viele Subventionstatbestände, wie z. B. die geringere Besteuerung von Diesel gegenüber Benzin, die das Umweltbundesamt als umwelt- und klimaschädlich erachtet, nicht auch im Subventionsbericht der Bundesregierung, und wird die Bundesregierung dies zukünftig ändern, wenn nein, warum nicht?

Der Berichtsgegenstand des Subventionsberichts ist durch § 12 StabG festgelegt. Er konzentriert sich auf Finanzhilfen und Steuervergünstigungen für private Unternehmen und Wirtschaftszweige. Der gesetzlichen Systematik folgend werden manche der vom Umweltbundesamt (UBA) als umweltschädliche Subventionen eingestufte Maßnahmen von der Bundesregierung nicht als Subventionen klassifiziert. Insofern ist der Subventionsbegriff des UBA anders gefasst.

Es handelt sich bei dem Steuersatz für Dieselkraftstoff auch nicht um eine Subvention, im Sinne des Subventionsberichts der Bundesregierung. Der Steuersatz ist nicht als Ermäßigung gegenüber dem Benzinsteuersatz ausgestaltet; es existiert kein einheitlicher Steuersatz für Kraftstoffe. Auch die EU-Richtlinie

2003/96/EG zur Harmonisierung der Energiebesteuerung (Energiesteuerrichtlinie) sieht geringere Mindeststeuersätze für Dieselmotoren vor.

Eine steuerliche Förderung von Dieselmotoren ist nicht gegeben. Zwar unterliegt Dieselmotoren gegenüber Benzin einem geringeren Energiesteuersatz, diesem stehen aber höhere Steuersätze für Pkw mit Dieselmotoren bei der Kraftfahrzeugsteuer gegenüber. Nach der Intention des Gesetzgebers handelt es sich dabei um einen pauschalen Belastungsausgleich für den energiesteuerlichen Vorteil.

6. Befürwortet die Bundesregierung Vorschläge, die Wirkung von Subventionen von unabhängiger Seite auf wissenschaftlich fundierter Grundlage zu ermitteln und diese Ergebnisse im Subventionsbericht aufzuführen, wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung lässt bereits eine Vielzahl von Subventionen extern evaluieren. Den Datenblättern des Subventionsberichts können Informationen zu den bisher durchgeführten oder geplanten Evaluierungen der einzelnen Finanzhilfen und Steuervergünstigungen entnommen werden. Der Subventionsbericht gibt darüber hinaus die Einschätzung der Bundesregierung insbesondere zur Nachhaltigkeit von Subventionen wieder. Diese politische Wertung der Bundesregierung, die – entsprechend dem Kanon der Nachhaltigkeitsziele – die ökonomischen, ökologischen und sozialen Wirkungen der jeweiligen Subvention abwägt, kann eine externe Institution nicht ersetzen.

7. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung beim Abbau der Subventionierung von Dieselmotoren, auf den im Vergleich zum Benzin eine deutlich geringere Energiesteuer entfällt, obwohl die CO₂-Emissionen pro Liter Kraftstoff beim Diesel höher sind und obwohl die höhere Kraftfahrzeugsteuer bei Dieselfahrzeugen den niedrigeren Energiesteuersatz für Dieselmotoren im Pkw-Bereich unter dem Strich nicht ausgleicht (www.dekra.de/de-de/umwelt-und-co2/)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Der Systemunterschied zwischen Energiesteuer (einer Verbrauchsteuer) und Kraftfahrzeugsteuer (einer Verkehrssteuer) schließt einen Belastungsausgleich nicht aus, wie er mittels der pauschal höheren Kraftfahrzeugsteuersätze für Pkw mit Dieselmotoren vorgenommen wird. Eine Folge ist jedoch, dass Deckungsgleichheit unter dem Strich weder in jedem Einzelfall noch auf Dauer insgesamt gewährleistet ist.

8. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung beim Abbau der Subventionierung des Agrardiesels und der Binnenschifffahrt?

Aussagen über Auswahl und Umsetzung einzelner subventionspolitischer Maßnahmen bzw. deren konkrete Ausgestaltung können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

9. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung beim Abbau der Privilegierung von schweren Dienst- und Firmenwagen mit hohem CO₂-Ausstoß, bei denen bislang die steuerliche Absetzbarkeit nur auf den Anschaffungs- und Betriebskosten basiert, der CO₂-Ausstoß aber nicht berücksichtigt wird („Dienstwagenprivileg“)?

Die Besteuerung der Privatnutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs (Dienst- und Firmenwagen) ist keine Subvention im Sinne von § 12 StabG. Daher handelt es sich aus Sicht der Bundesregierung nicht um eine Privilegierung. Der Vorteil

aus der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs erhöht vielmehr zusätzlich als Entnahme den Gewinn. Diese Gewinnerhöhung führt zu einer höheren Steuerbelastung. Damit wird sichergestellt, dass private Aufwendungen gerade nicht steuermindernd abgezogen werden können. Nutzungsvorteile bei der Gestellung eines Dienstwagens durch den Arbeitgeber gehören als Sachbezüge zum Arbeitslohn (§ 19 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 i. V. m. § 8 Absatz 1 EStG) des Arbeitnehmers.

Die Ermittlung der Entnahme oder des geldwerten Vorteils orientiert sich grundsätzlich am Bruttolistenpreis (1-Prozent-Regelung) und ist in § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG (Nutzungsentnahme bei den Gewinneinkünften) und § 8 Absatz 2 Satz 2 EStG (Arbeitslohn) geregelt. Die gesetzlich vorgegebene Bewertung der privaten Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs mit dem Listenpreis ist aus Sicht der Bundesregierung unter Berücksichtigung ihres Ziels, den Nutzungsvorteil zutreffend und typisierend zu bewerten, angemessen. Die geltende Regelung mit Pauschalbesteuerung/Fahrtenbuch führt zu einer sachgerechten Besteuerung.

10. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung beim Abbau der Subventionen in Form von Ausnahmen von Energiesteuern für Industrie und Gewerbe, um hier die Anreize für Klimaschutz und Modernisierung zu erhöhen?

Teilweise handelt es sich bei den Steuerentlastungen um Vorgaben des EU-Rechts. Die bestehenden Entlastungen dienen dem Schutz der internationalen Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und verhindern die Produktionsverlagerung in Länder mit geringeren Umweltstandards (Carbon Leakage). Entlastungen sind bereits zum Teil an den Betrieb von Energiemanagementsystemen gekoppelt, die die Unternehmen zu Energiesparmaßnahmen anhalten und so einen Beitrag zum Klimaschutz leisten sollen. Aussagen über Auswahl und Umsetzung einzelner subventionspolitischer Maßnahmen bzw. deren konkrete Ausgestaltung können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

11. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung beim Abbau der Subventionierung von Erdöl bei seiner stofflichen Nutzung, bei der die verwendeten fossilen Rohstoffe, z. B. für die Produktion von umweltschädlichem Einweg-Plastik, nicht besteuert werden?

Bei der Nichtbesteuerung erdölbasierender Rohstoffe handelt es sich nicht um eine Subvention, da nur die energetische Nutzung fossiler Rohstoffe der Energiesteuer unterliegt.

12. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung beim Abbau der milliardenschweren Subventionierung des Flugverkehrs, bei der insbesondere Kraftstoffe im Passagierluftverkehr als auch im Frachtluftverkehr nicht besteuert werden?

Kraftstoff wird im gewerblichen Luftverkehr weltweit auf grenzüberschreitenden Flügen aufgrund des Artikel 24 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (Chicagoer Abkommen) und einer Vielzahl bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen den einzelnen Staaten nicht mit einer Energiesteuer belegt. Im inländischen Luftverkehr beruht die Energiesteuerfreiheit von Kraftstoffen auf einer fakultativen Vorgabe für die Steuerfreiheit in der EU-Energiesteuerrichtlinie. Deutschland hat diese fakultative Vorgabe im nationalen Energiesteuergesetz

umgesetzt. Aussagen über Auswahl und Umsetzung einzelner subventionspolitischer Maßnahmen bzw. deren konkrete Ausgestaltung können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbsnachteile des umweltfreundlichen grenzüberschreitenden Bahnverkehrs durch die Mehrwertsteuer im Vergleich zur Mehrwertsteuerbefreiung des grenzüberschreitenden Luftverkehrs, insbesondere im Binnenverkehr der Europäischen Union, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus für ihre Klimaschutzpolitik und um den Bahnverkehr besserzustellen?

Nach § 26 Absatz 3 Umsatzsteuergesetz (UStG) kann das Bundesministerium der Finanzen anordnen, dass die Umsatzsteuer für grenzüberschreitende Personenbeförderungen im Luftverkehr unter bestimmten Voraussetzungen – insbesondere Gegenseitigkeit bei ausländischen Unternehmen – niedriger festgesetzt oder (ganz oder teilweise) erlassen wird. Diese Regelung entspricht dem geltenden Unionsrecht. Die Bundesrepublik Deutschland macht insoweit von einer Sonderregelung Gebrauch, die eine Fortführung der Regelung erlaubt (Artikel 371 und Anhang X Teil B Nummer 10 der Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie). Auch alle anderen EU-Mitgliedstaaten wenden vergleichbare Maßnahmen an. Die Befreiung des grenzüberschreitenden Luftverkehrs beruht auf einem System der faktischen Gegenseitigkeit. Reine Inlandsflüge sind stets umsatzsteuerpflichtig.

Die grenzüberschreitende Beförderung von Personen mit der Eisenbahn oder mit Reisebussen unterliegt mit ihrem inländischen Streckenanteil insgesamt dem allgemeinen Steuersatz von 19 Prozent. Eine Besteuerung des inländischen Streckenanteils grenzüberschreitender Beförderungsleistungen im Luftverkehr könnte zu Wettbewerbsnachteilen des Luftverkehrsstandortes Deutschland gegenüber Mitbewerbern führen. Zudem wäre mit erheblichen technischen und verwaltungsmäßigen Schwierigkeiten für die Betroffenen, die eine Abschaffung der weltweit angewandten Begünstigung bislang nicht möglich gemacht haben, zu rechnen. Zu bedenken ist auch, dass eine spätere Wiedereinführung der Befreiung für grenzüberschreitende Personenbeförderungen im Luftverkehr aus EU-rechtlichen Gründen nicht möglich wäre.

14. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, zumindest den Kerosinverbrauch für die Inlandsflüge in Deutschland so zu bepreisen, dass der Flugpreis die „ökologische Wahrheit“ sagt?

Die Energiesteuerfreiheit von Kerosin beruht im inländischen Luftverkehr auf einer fakultativen Vorgabe der Steuerbefreiungsmöglichkeit in der EU-Energiesteuerrichtlinie (siehe Antwort zu Frage 12). Deutschland hat von der Energiesteuerfreiheit für Inlandsflüge Gebrauch gemacht. Der gewerbliche Personenflugverkehr wird durch die Luftverkehrsteuer in die Mobilitätsbesteuerung einbezogen, um Anreize für umweltgerechtes Verhalten zu setzen. Aussagen über Auswahl und Umsetzung weiterer subventionspolitischer Maßnahmen bzw. deren konkrete Ausgestaltung können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wettbewerbsnachteile im Bahnverkehr aufgrund der Stromsteuer für den Eisenbahn-Fahrstrom im Vergleich zur fehlenden Kerosinsteuer für Inlandsflüge, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, um den Bahnverkehr analog besserzustellen?

Fahrstrom im Bahnverkehr wird bislang in Deutschland mit einem begünstigten Stromsteuersatz von 11,42 Euro statt regulär 20,50 Euro je Megawattstunde subventioniert. Die Bundesregierung wird in dieser Legislaturperiode Maßnahmen ergreifen, um den Schienenverkehr in Deutschland zu stärken. Aussagen über Auswahl und Umsetzung einzelner Maßnahmen bzw. deren konkrete Ausgestaltung können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

16. Welche Maßnahmen sieht die Bundesregierung vor, um die Luftverkehrsabgabe zu einer Abgabe weiterzuentwickeln, die eine ökologische Lenkungswirkung entfalten kann, indem etwa stärker nach Entfernung und Klassen differenziert wird und die Luftfracht einbezogen wird?

Die Bundesregierung beabsichtigt keine Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes. Die bestehende Lenkungswirkung der Luftverkehrsteuer wird als angemessen erachtet.

Der Luftfrachtverkehr wird nicht besteuert, da er in einem intensiven internationalen Wettbewerb steht und sehr preissensibel ist. Durch die Nichtbesteuerung können Wettbewerbsnachteile der in Deutschland tätigen Luftfrachtunternehmen vermieden werden. Die Bundesregierung plant vor diesem Hintergrund nicht, den Luftfrachtverkehr in den Geltungsbereich der Luftverkehrsteuer aufzunehmen.

17. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung auf Basis der Formulierung im aktuellen Koalitionsvertrag, in der vorgesehen ist, „die Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten“ umzusetzen?

Aussagen über Auswahl und Umsetzung konkreter Maßnahmen bzw. deren Ausgestaltung können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

18. Wie rechtfertigt die Bundesregierung, dass sie laut Koalitionsvertrag weiterhin fossile Heizungen mit Brennwerttechnik mit Steuergeld subventionieren will, obwohl sie damit nach Auffassung der Fragesteller den Einsatz von klimabelastender Technologie für weitere Jahrzehnte zementiert?
19. Wann plant die Bundesregierung die Förderung von fossiler Heizungswärme komplett zu beenden, und wie lange soll dabei die „Übergangsphase“ ausgestaltet sein, in welcher laut Klimaschutzplan 2050 weiterhin Brennwertkessel zinsverbilligt bezuschusst werden sollen, was zumindest im Jahr 2015 zu einer Förderung von immerhin 14 100 Öl-Brennwertkesseln führte (www.kfw.de/PDF/Unternehmen/Zahlen-und-Fakten/KfW-auf-einen-Blick/F%C3%B6rderreport/KfW-F%C3%B6rderreport_03_2015.pdf, S. 172)?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Klimaschutzplan 2050, der am 14. November 2016 durch das Bundeskabinett beschlossen wurde, werden erstmals Klimaziele für einzelne Sektoren vorgelegt, mit denen ein weitgehend treibhausgasneutrales Deutschland bis zum Jahr 2050 realisiert werden kann. Für die Erreichung eines nahezu klimaneutralen Gebäudebestands bis 2050 bedeutet dies im Kern: Schaffung anspruchsvoller

Neubaustandards und langfristiger Sanierungsstrategien sowie die schrittweise Abkehr von fossilen Heizsystemen. Die Bundesregierung wird dabei die Förderung für ausschließlich auf fossilen Energieträgern basierende Heiztechniken auslaufen lassen und parallel die Attraktivität erneuerbarer Wärmetechnologien noch weiter stärken, wie dies im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode vorgesehen ist.

20. Welche konkreten Standpunkte wird die Bundesregierung in den EU-Verhandlungen vertreten, um dafür zu sorgen, dass mit allen Agrarsubventionen Tier-, Umwelt-, Natur- und Klimaschutz unterstützt bzw. voran gebracht werden, und mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung das auf nationaler Ebene sicherstellen?

Die Bundesregierung unterstützt die Absicht der Europäischen Kommission, die Landwirtschaft und die ländlichen Räume „fit“ zu machen für die Zukunft, um den europäischen Mehrwert der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) zu steigern. Dazu müssen die Landwirtschaft und die ländlichen Räume dabei unterstützt werden, die Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Dazu gehören Klimawandel, Umwelt- und Naturschutz, eine gesellschaftlich akzeptierte Tierhaltung, die Stärkung nachhaltiger und gesunderhaltender Ernährungssysteme, attraktive ländliche Räume sowie zunehmender globaler Wettbewerb.

Die Direktzahlungen müssen daher neben diesen Zielen auch zukünftig als Ausgleich für die höheren Produktionsstandards in der EU erhalten bleiben und einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung der Einkommen leisten. Die Direktzahlungen sollten jedoch zielgerichteter ausgestaltet werden.

Konkrete Maßnahmen werden im Lichte des Vorschlages zum Mehrjährigen Finanzrahmen nach 2020 (Vorlage wahrscheinlich Anfang Mai 2018) und zu den Legislativvorschlägen der Kommission zur Zukunft der GAP (Vorlage voraussichtlich Ende Mai 2018) zu erarbeiten sein.