

E-9

Titel Bepreisung des CO₂-Ausstoßes
AntragstellerInnen AK Wirtschaft, Arbeit und Soziales, AK Umwelt, Verkehr und Infrastruktur

Zur Weiterleitung an

angenommen mit Änderungen angenommen abgelehnt

Bepreisung des CO₂-Ausstoßes

- 1 Forderung:
- 2 Die Jusos Saar fordern:
- 3 • Eine CO₂-Bepreisung von 35 Euro je Tonne CO₂ ab dem Jahr 2021.
- 4 • Bis zum Jahr 2030 soll der Preis linear auf 180 Euro je Tonne CO₂ steigen.
- 5 • Die Energiesteuer auf Kraft- und Heizstoffe wird entsprechend erhöht zusätzlich zu den bestehenden Ener-
- 6 giesteuern.
- 7 • Die Änderung des § 27 Energiesteuergesetz (Steuerbefreiung, Schiff- und Luftfahrt) dahingehend, dass
- 8 Schweröl (Schiffsdiesel) und Flugbenzin (Kerosin) nicht mehr steuerfrei verwendet werden.
- 9 • Das Mehraufkommen aus der Energiesteuer soll zunächst den privaten Haushalten in Form eines „Klimabonus“
- 10 zurückgegeben werden, ausgestaltet als einheitlicher Pro-Kopf-Transfer an jeden Einwohner in Höhe
- 11 von 80 Euro im Jahr. Vorrangiges Ziel des „Klimabonus“ ist eine aufkommensneutrale Gestaltung der Beprei-
- 12 sung.
- 13 • Das Mehraufkommen aus der CO₂-Bepreisung soll ab 2022 für eine Senkung der Stromsteuer und der EEG-
- 14 Umlage verwendet werden und somit den Strompreis entlasten.
- 15 • Parallele Investitionen in Wirtschaft, Infrastruktur und ÖPNV.
- 16 Analyse:
- 17 Der Sonderbericht des Weltklimarates stellt fest, dass der Handlungsbedarf in Bezug auf Senkung der globa-
- 18 len CO₂-Emissionen weit über die aktuell vereinbarten Maßnahmen hinausgeht. In Deutschland sind in man-
- 19 chen Sektoren des Energieverbrauchs – insbesondere im Verkehr – die Emissionen zuletzt sogar angestiegen.
- 20 Vor diesem Hintergrund findet in Deutschland wie auch in anderen europäischen Ländern eine Debatte über
- 21 Politikoptionen statt, um insbesondere die Emissionen in Sektoren zu senken, die nicht vom europäischen
- 22 Emissionshandel abgedeckt sind. Eine konsequente CO₂-Bepreisung könnte es erlauben, Emissionssenkun-
- 23 gen auf wirksame sowie effiziente Weise herbeizuführen. Eine CO₂-Bepreisung kann jedoch auch unbeabsich-
- 24 tigte Lenkungs- und Verteilungswirkungen haben. Durch geeignete Entlastungsmaßnahmen könnte darauf
- 25 hingewirkt werden, dass bestimmte Gruppen in der Bevölkerung – etwa Mieter und Pendler – nicht zusätz-
- 26 lich belastet werden. Eine CO₂-Bepreisung sollte zudem ohne hohen Aufwand für die zuständigen Behörden
- 27 umzusetzen sein und Innovationsanreize liefern.
- 28 Wissenschaftliche Erkenntnisse für menschlich beeinflusste klimatologische Veränderungen gibt es längst. So
- 29 beschreibt die seit 1958 dokumentierende „Keeling-Kurve“ graphisch den Konzentrationsverlauf des Spuren-
- 30 gases Kohlenstoffdioxid (CO₂) in der Erdatmosphäre. Hierdurch konnte nachgewiesen werden, dass durch
- 31 veränderte Landnutzung und die weltweite Verbrennung vor allem fossiler Brennstoffe die atmosphärische
- 32 Konzentration von CO₂ ansteigt.

33 Seitdem wurden politische Maßnahmen umgesetzt, um den Anstieg dieser CO₂-Konzentration einzudämmen:
34 Gestiegene Abgasnormen für Kraftfahrzeuge und Lastkraftwagen haben Emissionsgrenzwerte festgelegt, die
35 sich auf die Höhe der Kfz-Steuer auswirken, gleichzeitig diente der internationale Handel mit Emissionszerti-
36 fikaten bisher als marktwirtschaftliches Instrument der globalen Klimapolitik. Handelbare Rechte legen eine
37 Höchstmenge an Emissionen fest. Bei variablen Verkaufspreisen der Zertifikate kann hier von einem mengen-
38 basierten Instrument gesprochen werden mit dessen Hilfe nicht nur eine Regulierung, sondern auch eine Sen-
39 sibilität für ökonomisch basierten Umweltschutz geschaffen werden kann. Im Anhang B des Kyoto-Protokolls
40 der Vereinten Nationen über Klimaveränderungen aus dem Jahr 1997 haben sich die teilnehmenden Staaten
41 verpflichtet an diesem Emissionshandel teilzunehmen. Der internationale Zertifikatehandel stellt dabei aber
42 nur eines von vielen potenziellen Instrumenten dar, um die atmosphärische CO₂-Konzentration zu reglemen-
43 tieren.

44 Als nationales klimapolitisches Instrument gilt eine CO₂-Bepreisung als Preislösung im Gegensatz zu einer
45 Mengenlösung, wie sie beispielsweise der EU-Emissionshandel darstellt. Hierbei ist die „Preislösung“ wie sie
46 beispielsweise eine Steuer oder Abgabe darstellt ein Unterschied zur Mengenlösung durch Emissionszerti-
47 fikate. Beide Instrumente versuchen dem durch CO₂-Emission entstandenen Schaden Kosten, sogenannte
48 Vermeidungskosten, entgegen zu setzen. Sowohl Schäden als auch Vermeidungskosten können im Falle des
49 menschlich beeinflussten Klimawandels aber nicht genau beziffert werden. Die steigenden Vermeidungskos-
50 ten verlangen nach einer preisbasierten wirtschafts- und umweltpolitischen Lösung. Der durch die Emissi-
51 onsmenge von CO₂ entstehende Schaden kann kurz- und mittelfristig nicht beziffert werden, wodurch eine
52 (konservative) Schätzung der maximalen Emissionsmenge von CO₂ die bestehenden umweltpolitischen Ziele
53 verfehlt was zu relativ höheren volkswirtschaftlichen Vermeidungskosten führt. Dagegen orientiert sich eine
54 CO₂-Bepreisung bereits an den Vermeidungskosten und fördert auch in finanzieller Hinsicht die umweltpoli-
55 tische Zielerreichung.

56 In den Sektoren Wärme und Verkehr fehlt bisher ein wirksames CO₂-Preissignal. Die geltenden Energiesteu-
57 ersätze differenzieren nicht nach CO₂-Emissionen der Energieträger. Gleichzeitig gehen die Treibhausgas-
58 Emissionen in beiden Sektoren nur langsam zurück. Im Sinne einer sozialverträglichen CO₂-Reglementierung
59 wurden auf Bundesebene bereits verschiedene Varianten einer Reform der Energiesteuern diskutiert, bei de-
60 nen die Einnahmen über Rückverteilungsmechanismen (Absenkung von Strompreisbestandteilen, Pro-Kopf-
61 Rückerstattung über die Sozialversicherungen) wieder an Bürgerinnen und Bürger zurückfließen. Ziel ist es,
62 einerseits über die CO₂-Bepreisung einen Anreiz zu Emissionsminderungen in den Sektoren Wärme und Ver-
63 kehr zu schaffen, andererseits durch die Mittelverwendung eine sozialverträgliche Ausgestaltung zu gewähr-
64 leisten.

65 Die geforderte CO₂-Bepreisung orientiert sich dabei an der vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung
66 und dem Institut für Makroökonomie und Konjunkturforschung veröffentlichten harmonisierten Belastungs-
67 analyse.

68 Demnach kann davon ausgegangen werden, dass ein CO₂-Preis von 35 Euro je Tonne CO₂ auf den Energiever-
69 brauch im Wärme- und Verkehrssektor ein Steuer Mehraufkommen von 11,1 Milliarden Euro im Jahr erzielt.
70 Hinzu kommen Mehreinnahmen von 1 Milliarde Euro bei der Mehrwertsteuer. Der Klimabonus von 80 Euro je
71 Einwohner und Jahr verursacht Ausgaben von 6,6 Milliarden Euro. Insgesamt werden die privaten Haushalte
72 durch die Reform belastungsneutral gestellt, da sich deren Belastungen durch die Energiesteuererhöhungen
73 einschließlich Mehrwertsteuer und die Entlastung durch den Klimabonus im Durchschnitt exakt die Waage hal-
74 ten. Bei einem CO₂-Preis von 80 Euro je Tonne CO₂ im Jahr 2023 steigt das Steuer Mehraufkommen auf gut 25
75 Milliarden Euro im Jahr. Mit dem Mehraufkommen soll zusätzlich der Strompreis um 0,0605 Euro je Kilowatt-
76 stunde (ohne Mehrwertsteuer) reduziert werden. Verhaltensanpassungen der Verbraucher führen allerdings
77 zu Mindereinnahmen. Jedoch sollte dies auch das Ziel dieses Instruments sein.

78 Über die Einkommensverteilung wirken Energiesteuererhöhungen tendenziell regressiv – das bedeutet, sie be-
79 lasten ärmere Haushalte in Relation zum Nettoeinkommen stärker als die einkommensstärkeren Haushalte.
80 Diese Wirkung ist bei den Heizstoffen ausgeprägter. Die Steuererhöhungen bei den Kraftstoffen und vor allem
81 beim Diesel sind dagegen deutlich weniger regressiv, da sie Haushalte mit höherem Einkommen stärker be-
82 treffen, insbesondere Pendler mit längeren Arbeitswegen. Dem wirkt die aufkommensneutrale Rückverteilung
83 der CO₂-Bepreisung durch einen Klimabonus sowie durch eine Strompreissenkung entgegen. Das DIW geht
84 sogar davon aus, dass die Rückverteilung die eigentliche Bepreisung überkompensiert.

85 Dadurch sind die Verteilungswirkungen der Bepreisung progressiv und reduzieren die Ungleichheit der
86 Einkommensverteilung. Haushalte mit geringem Einkommen werden zumeist leicht entlastet, Haushalte
87 mit höherem Einkommen zumeist leicht belastet. Höhere Belastungen größerer Gruppen werden vermie-
88 den, insbesondere von einkommensschwachen Haushalten. Bei Mietern oder der ländlichen Bevölkerung
89 ergeben sich keine systematisch abweichenden Wirkungen. Familien profitieren vor allem vom Klimabonus
90 und werden zumeist entlastet. Ansonsten hängen die Verteilungswirkungen maßgeblich vom individuellen
91 Energieverbrauch ab, entsprechend groß ist die Streuung innerhalb der unterschiedlichen sozialen Gruppen.
92 Vielfahrer und vor allem Pendler werden tendenziell belastet, das gleiche gilt für Haushalte mit energetisch
93 ungünstigeren Gebäuden sowie Ölheizungen.

94

95 **Begründung**

96 Erfolgt mündlich