

U-1

Titel	CO2-Besteuerung und Maßnahmen für mehr Klimagerechtigkeit
Antragsteller*innen	Themenwerkstatt Wirtschaft und Soziales sowie Themenwerkstatt Umwelt über Landesvorstand
Adressat*innen	Juso-Bundeskongress, Juso-Landeskonferenz, SPD-Bundesparteitag, BayernSPD-Landesparteitag

CO2-Besteuerung und Maßnahmen für mehr Klimagerechtigkeit

- 1 Um die Klimaziele zu erreichen und eine Klimakatastrophe noch einigermaßen eindämmen
- 2 zu können, muss der Emissionsausstoß drastisch gesenkt werden. Die aktuellen
- 3 Gesamtemissionen in Deutschland lagen 2017 bei 907 Mio. Tonnen. Und somit auf dem
- 4 selben Niveau wie 2014/15. Trotz gegenteiliger Verpflichtungen der Bundesregierung
- 5 gegenüber internationalen Klimaschutzabkommen werden CO2-Emissionen derzeit also
- 6 nicht gesenkt. Es zeigt sich, dass es aktuell keinen wirkungsvollen Mechanismus gibt, der
- 7 uns Emissionen einsparen lässt. Um dem entgegenzuwirken, schlagen wir eine Bepreisung
- 8 von Emissionen vor. Diese soll ergänzende zum bestehenden Emissionshandel eingeführt
- 9 werden und jene Sektoren abdecken, die aktuell nicht darunter fallen. Die
- 10 Emissionsbepreisung soll in seinem Aufbau so gestaltet werden, dass aus den Einnahmen
- 11 sozial Schwächere entlastet werden. Personen mit einem hohen Emissionaufkommen
- 12 werden finanziell stärker belastet.
- 13 Konkret fordern wir eine umfassende Besteuerung von CO2-Ausstoß mit 45 Euro pro
- 14 emittierter Tonne CO2, welche bis zum Jahr 2030 kontinuierlich auf 205 Euro pro Tonne
- 15 CO2 ansteigen soll, welche in allen Sektoren (Strom, Heizung, Industrie und Transport)
- 16 zusätzlich zu bereits existierenden umweltpolitischen Maßnahmen wie etwa dem
- 17 Emissionshandel eingeführt werden soll. Eine sofortige Erhebung von 205 Euro pro Tonne
- 18 würde die Anpassungsfähigkeit privater Haushalte überlasten, weswegen wir eine
- 19 schrittweise Annäherung an diesen Steuersatz bevorzugen.
- 20 Bei einem durchschnittlichen CO2 Ausstoß von 8,89t pro Jahr und Kopf in Deutschland,
- 21 würde dies, ohne die Berücksichtigung einer sukzessiven Verhaltensanpassung, bei 45 Euro
- 22 Steuer ein Steueraufkommen von 32,8 Milliarden Euro ergeben. Wir schätzen, dass sich der
- 23 geringere CO2 Ausstoß durch die Verhaltensanpassung der Bevölkerung mit dem
- 24 Aufkommen durch die sukzessive Erhöhung des Steuersatzes in etwa die Waage halten.

25 CO2 Ausstoß steigt mit höherem zur Verfügung stehenden Einkommen bei Privatpersonen
26 kontinuierlich an, jedoch würden Menschen mit geringerem Einkommen, wie bei allen
27 Konsumsteuern, einen größeren Prozentsatz ihres jeweiligen Einkommens für diese
28 CO2-Steuer aufwenden müssen, weswegen wir und auch für einen umfangreichen
29 Sozialausgleich, finanziert aus dem Steueraufkommen, empfehlen, welchen wir später
30 genauer erläutern.

31 Überproportional stark würden auch Pendler*innen, sowie Menschen, deren Wohnung nicht
32 an das Gasnetz angeschlossen ist, belastet. Diese sollen bei sozialer Bedürftigkeit aus
33 einem später erläuterten Topf zur Härtefallmilderung bezuschusst werden.

34 Dieses Steuerkonzept sorgt zum einen für einen enormen Mittelzuwachs für den Staat um
35 die Klimakrise und soziale Ungerechtigkeiten zu bekämpfen und sorgt gleichzeitig für einen
36 starken finanziellen Anreiz bei der Bevölkerung den jeweiligen CO2-Ausstoß zu senken. Da
37 bei sehr hohen Einkommen die Preiselastizität der Nachfrage nach CO2 Ausstoß jedoch
38 immer geringer wird, was heißt, dass Menschen mit sehr viel Geld sich durch erhöhte Preise
39 weniger stark vom CO2 Ausstoß abhalten lassen, schlagen wir im Weiteren auch noch
40 einige ordnungspolitische Maßnahmen vor, mit dem der CO2 Ausstoß der obersten
41 Einkommensschichten eingedämmt werden könnte.

42 Die bisherigen Erfahrungen des Emissionshandels zeigen ein schwieriges Bild. Zum einen
43 sind die Reduktionsziele des ETS (21 Prozent von 2005-2020) zu wenig ambitioniert, um die
44 Ziele des Klimaschutzabkommen von Paris zu erreichen. Zum anderen zeigen sie, dass die
45 Wirksamkeit des ETS für den Klimaschutz bisher gering war und die Wirkungen der letzten
46 Reform vom April 2018 zur Erreichung der Klimaschutzziele zu spät kommen.

47 Kostenlos ausgegebene Zertifikate, führten in der Kombination mit zu niedrig angesetzte
48 Einsparzielen, zu geringer Nachfrage an Zertifikaten und damit zu niedrigen CO2-Preisen
49 und Zertifikatsüberschüssen. Dadurch erlangte die energieintensive Industrie zwischen 2008
50 und 2014 zahlreiche ungerechtfertigte Gewinne in Höhe von 4,5 Milliarden Euro. Ein Beispiel
51 ist der Verkauf von kostenlos zugeteilten oder günstig eingekauften Emissionszertifikaten.

52 Dies wiederum bedeutet eine kostenlose Zuteilungen und niedrige Kosten für
53 ETS-Zertifikate, was zu weniger Geld und Anreize für Investitionen führt. Nichtsdestotrotz ist
54 der Emissionshandel im Bereich der stark emittierenden Sektoren das adäquate Mittel zur
55 Reduktion von CO2. Jedoch müssen die Ziele hochgeschraubt werden. Die fehlenden
56 Maßnahmen müssen nachjustiert werden und die bisherigen Fehler eingestellt.

57 Und selbst wenn eine Wirksamkeit des Emissionshandelssystems zukünftig gegeben sein
58 sollte, deckt dieses System immer noch nur knapp die Hälfte der in der EU verursachten
59 Treibhausgasemissionen ab, zumal bisher nur die Energiewirtschaft und die
60 energieintensive Industrie im Emissionshandel umfasst sind. Eine Ausweitung des
61 Emissionshandels auf die bisher nicht erfassten Betriebe des produzierenden Gewerbes,

62 sowie die Sektoren Verkehr und Gebäude gilt nach aktuellen Einschätzungen (Stiftung
63 Umweltenergierecht, DIW u.a.) als nicht praktikabel. Um dennoch die Emissionsreduktion
64 auch in diesen Sektoren deutlich zu steigern und eine Erreichung der Klimaziele über alle
65 Sektoren hinweg zu erzielen, fordern wir eine CO₂-Steuer. In den vom Emissionshandel
66 erfassten Bereichen, sollte die CO₂-Steuer in Form eines Mindestpreises erhoben werden,
67 den die CO₂-Zertifikate nicht unterschreiten dürfen. Dieser Mindestpreis steigt mit der Zeit
68 an. Im Bereich Gebäude und Verkehr wird eine CO₂-Steuer gesetzt, die ebenfalls im
69 Zeitverlauf ansteigt. Mit der Erhebung der CO₂-Steuer in allen Sektoren erreichen wir, dass
70 insbesondere im wettbewerblichen Bereich Emissionseinsparungen erzielt werden können,
71 ohne einen unmittelbaren Anstieg der Verbraucher*innenpreise zu bewirken.
72 Klimafreundliche Produktionsformen zur Vermeidung der Mehrbelastung durch die
73 CO₂-Steuer werden somit zum Wettbewerbsvorteil. In den Bereichen, in welchen die
74 CO₂-Steuer unmittelbar die Endverbraucher*innen belastet (Heizen, fossile Treibstoffe) ist
75 die Flankierung mit Einzelmaßnahmen und Anreizsystemen zum Umstieg auf
76 klimafreundliche Alternativen unerlässlich. Neben der unmittelbaren Wirksamkeit ist das
77 preissetzende Instrument der CO₂-Steuer dem mengenbasierten Instrument des
78 Emissionshandels deutlich überlegen, weil es Planbarkeit und Investitionssicherheit für alle
79 Akteur*innen bringt. Der vorab festgelegte Anstieg des CO₂-Preises schafft ein Umfeld, in
80 dem frühzeitige Investitionen in klimafreundliche Technologien getätigt werden, ohne dass
81 ein Preisverfall wie im Emissionshandel befürchtet werden muss. Durch begleitende, direkte
82 Anreizsysteme (EEG, Kaufprämie für klimafreundliche Heizungssysteme etc.), öffentliche
83 Ausgaben für klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur und die fortbestehende
84 Mengenbegrenzung des EU-ETS im Energie- und Industriebereich kann die Erreichung der
85 Klimaziele sichergestellt werden.

86 **Mittelverwendung**

87 Die Mittelverwendung der Einnahmen aus der CO₂-Steuer sollen in verschiedene Bereiche
88 gegliedert werden.

89 **Direkter Sozialausgleich**

90 Der hauptsächliche Sozialausgleich, um die Regressivität einer CO₂-Steuer zu bekämpfen,
91 kommt nach unserem Konzept aus einer pauschalen Transferleistung in Höhe von 200 Euro
92 an alle Einwohner*innen des Landes. Von Menschen, welche ein Einkommen oberhalb des
93 Medianeinkommens verdienen, sollen diese 200 Euro über die Einkommenssteuer wieder
94 zurück an den Staat fließen. Dieser Betrag soll sich im Gegensatz zur Steuer nicht sukzessiv
95 ansteigen. Dies entspricht, bei etwa 20 Millionen Menschen, welche oberhalb des
96 Medianeinkommens verdienen, Kosten von etwa 12 Milliarden Euro, was noch 20,8
97 Milliarden Euro an Steueraufkommen zur Verfügung lässt.

98 In unserer Überlegung, was eine sozial gerechte CO₂-Steuer ausmachen würde, kamen wir

99 zu dem Ergebnis, dass es eine Steuer sein muss, welche Mehrbelastung in der unteren
100 Einkommenshälfte ausschließt, sowie jenen zu Gute kommt, welche in Zukunft am meisten
101 an den Folgeschäden des Klimawandels leiden werden, also Menschen mit geringen
102 finanziellen Mittel, sowie nachfolgenden Generationen. Dies erfüllen wir mit diesem Konzept.
103 Um dem Vorwurf vorzubeugen, die Transferzahlung in dieser Höhe würde nicht reichen um
104 untere Einkommensschichten fair auszugleichen: Es ist richtig, bei einem durchschnittlichen
105 pro Kopf Ausstoß von 8,89 Tonnen CO₂ und einer Steuer von 45 Euro pro Tonne entstände
106 eine Mehrbelastung von von 200 Euro, wenn die Person unter Medianeinkommen
107 verdienen, also von der Ausgleichszahlung profitieren würde. Hier handelt es sich jedoch um
108 einen Durchschnittswert, welcher durch Menschen mit enormen CO₂-Ausstoß in die Höhe
109 getrieben wird. Menschen aus der unteren Einkommenshälfte haben normalerweise einen
110 wesentlich geringeren CO₂-Ausstoß. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung
111 berechnet etwa in seinem Konzept bei einer Steuer von 35 Euro und einer Pauschalzahlung
112 von 80 Euro pro Person und Jahr einen positiven Nettoeffekt für die gesamte untere
113 Einkommenshälfte.

114 Dieses Konzept stellt eine enorme Erleichterung für Familien dar, da Kinder ab Geburt von
115 der jährlichen Ausgleichszahlung profitieren, aber nochmal einen wesentlich geringeren
116 CO₂-Ausstoß vorzuweisen haben, als Erwachsene.

117 Desweiteren stellt die finanzielle Mehrbelastung dieser Steuer aufgrund höherer
118 Lebenshaltungskosten die Bewohner*innen urbaner Gebiete tendenziell schlechter als die
119 Landbevölkerung. Dies wird nach unserer Einschätzung allerdings dadurch ausgeglichen,
120 dass es für die Stadtbevölkerung durch den sehr viel besseren ÖPNV leichter ist, im
121 Transportsektor CO₂ einzusparen als für die Landbevölkerung.

122 **Fonds/Härtefallregelung**

123 Um Härtefälle, welche durch die CO₂-Bepreisung besonders hart getroffen werden,
124 abzufedern, wollen wir einen Fond einrichten, aus welchem diese Menschen finanziell
125 bezuschusst werden.

126 Zum einen geht es um die Bevölkerung des ländlichen Raums ohne ausgebauten ÖPNV,
127 welche etwa zur Arbeit pendeln müssen. Sofern die Notwendigkeit der Bezuschussung
128 besteht, welche etwa auch an einen Verdienst unter Medianniveau gekoppelt werden kann,
129 sollen diese zum einen für den Kauf eines wesentlich umweltfreundlicheren Autos
130 bezuschusst werden.

131 Menschen, welche eine Ölheizung besitzen und bezuschusst werden müssen, sollen eine
132 Abwrackprämie für ihre Heizung erhalten oder, sollte die Wohnung noch nicht ans Gasnetz
133 angeschlossen sein, eine für die Beheizung des Wohnraums angemessene Bezuschussung
134 erhalten.

135 Weitere begründete Härtefälle sollen mit Hilfe der zuständigen Beratungsstellen möglichst

136 schnell und unkompliziert finanzielle Hilfe bieten.

137 **Weitere Maßnahmen zur Emissionsreduktion**

138 Neben der direkten Rückvergütung der Einnahmen aus der Emissionsbepreisung wird ein Teil
139 der Mittel direkt für CO₂ neutrale Maßnahmen verwendet. Dies soll vor allem durch die
140 Investition in die Daseinsvorsorge geschehen. Dadurch profitieren vor allem diejenigen, die
141 auf staatliche Angebote und Infrastruktur angewiesen sind.

142 Aus den Mitteln zur weiteren Reduktion von Emissionen sollen verschiedene Bereiche und
143 politischen Anwendungen gefördert werden. So sollen vor allem Kommunen zusätzliche
144 Gelder bekommen, wenn sie Projekte und Förderungen zur Emissionsneutralität umsetzen.
145 Damit der ÖPNV endlich den Durchbruch als attraktivere Alternative zum motorisierten
146 Individualverkehr (MIV) schafft, muss er nicht nur massiv ausgebaut werden, sondern auch
147 kostenfrei für alle zugänglich sein. Der kostenfreie ÖPNV wäre das Rückgrat einer
148 Verkehrspolitik, die das Ziel hat, allen den gleichen Zugang zu klimafreundlicher Mobilität zu
149 ermöglichen. Auf dem Weg zu diesem Ziel stehen verschiedene spannende Ansätze, die
150 aus den Einnahmen einer CO₂-Steuer mitfinanziert werden könnten. Neben der
151 Kostenfreiheit für einzelne Nutzer*innengruppen (z.B. Auszubildende, Studierende,
152 Renter*innen etc.), sollen Mobilitätsgutscheine für alle eingeführt werden. Diese jährlich
153 ausgegebenen Gutscheine würden zu einer bestimmten Anzahl kostenloser Fahrten mit
154 öffentlichen Verkehrsmitteln berechtigen und könnten landes-, besser noch bundesweit
155 eingesetzt werden. Indem eine Übertragbarkeit ausgeschlossen wird, würde z.B. ein Anreiz
156 für Menschen geschaffen werden, hin und wieder auf Autofahrten zu verzichten, um den
157 Gutschein nicht verfallen zu lassen. Damit können insbesondere Personen vom ÖPNV
158 überzeugt werden, die diesen bisher kaum oder gar nicht nutzen. Personen, die bereits
159 regelmäßig den ÖPNV nutzen, würden finanziell entlastet. Dorthin, wo besonders viele
160 Gutscheine eingelöst werden, fließt entsprechend viel Geld aus den Einnahmen der
161 CO₂-Steuer, womit ein Anreiz für Kommunen entsteht, ihre Fahrgastzahlen z.B. durch einen
162 Ausbau des ÖPNV zu erhöhen. Auch wenn dieses Instrument nur ein Zwischenschritt auf
163 dem Weg zum kostenfreien ÖPNV sein kann, so ist es ein sozial gerechtes und attraktives
164 Angebot an alle, die klimafreundlichen Mobilitätsformen stärker zu nutzen und weiter zu
165 stärken.

166 **Beratung**

167 Eine weitere Maßnahme, für die wir uns im Zuge des neuen Konzepts aussprechen, ist
168 unabhängig von einer umfassenden Website, die zusätzliche Einrichtung von
169 Beratungszentren zum Thema „umweltschonendes Verhalten und Reduzierung der CO₂
170 Kosten“. Diese Beratungsstellen sollen in den jeweiligen Umweltämtern der Landkreise
171 untergebracht werden und in regelmäßigen Abständen, etwa einmal im Monat, Beratungen
172 in jedem Rathaus vor Ort anbieten.

173 Die oberste Priorität der Beratungsstellen soll sein, Hürden abzubauen und Informationen
174 niederschwellig zugänglich zu machen.
175 Uns ist bewusst, dass das Einlesen und Verstehen eines neuen umfassenden
176 Steuerkonzept abschreckend wirkt. Dabei kann es passieren, dass der positive Effekt,
177 nämlich der Zusammenhang zwischen der Reduzierung des CO2 Ausstoßes und dem
178 gleichzeitigen Sparen von Geld auf den ersten Blick von den Bürger*innen nicht erkannt
179 wird. Genau das wollen wir verhindern, indem wir im direkten Kontakt mit geschulten
180 Mitarbeiter*innen die Ängste nehmen und eine Vertrauensbasis schaffen. Zunächst können
181 so die wichtigsten Punkte des Steuerkonzepts nochmal geklärt werden und anschließend
182 individuell Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie CO2 reduziert und so gleichzeitig Geld
183 gespart werden kann. Der Fokus soll dabei darauf liegen, wie der CO2 Ausstoß verringert
184 werden kann und Informationen dazu leicht und niederschwellig zugänglich zu machen. So
185 wiederum kann vermieden werden, dass besonders bildungsferne Schichten einen
186 finanziellen Nachteil haben. Des Weiteren wollen wir verhindern, dass sich finanziell
187 schwächere Bürger*innen aufgrund von Mangel an Information die Steuer nicht zurückholen
188 können. Eine Mehrbelastung von Geringverdiener*innen soll so in jedem Fall
189 entgegengewirkt werden. Zuletzt erhoffen wir uns, dass durch das Aufzeigen der
190 Maßnahmen in einem persönlichen Gespräch, die Bereitschaft und Motivation der
191 Bürger*innen steigt CO2 verringernde Maßnahmen tatsächlich umzusetzen.
192 Insgesamt soll das negative Bild gegen die Steuer abgebaut werden und die Konzentration
193 auf den eigentlichen Nutzen gelenkt werden: den nachhaltigen Abbau von CO2. Des
194 Weiteren wollen wir die Beratungsstellen, als ein Feedbacksystem nutzen, um direkte
195 Rückmeldungen von den Bürger*innen zu dem Thema zu bekommen, Daten zur Effizienz
196 der Maßnahme zu erheben und Verbesserungsvorschläge schnell umzusetzen.

197 **Flugverkehr**

198 In der öffentlichen und medialen Diskussion der Klimakrise hat der Flugverkehr, als Sinnbild
199 für Klimaschädlichkeit, einen besonderen Raum eingenommen. Es stimmt, dass Flugreisen
200 bezogen auf die Pro-Kopf-Emissionen besonders klimaschädlich sind. Zugleich ist der
201 Bereich der Luftfahrt einer der wohl am schwierigsten zu dekarbonisierenden Sektoren, da
202 alternative klimafreundliche Technologien sich noch weiterentwickeln müssen, um bezahlbar
203 zu sein. Und eben gerade weil für Langstreckenflüge keine sinnvollen Alternativen
204 existieren, es aber ein enormer Rückschritt wäre, auch Normal- und Geringverdienern die
205 Möglichkeit gelegentlicher Langstreckenreisen zu nehmen, ist eine Reduktion des
206 Flugverkehrs durch Verteuerung keine Lösung und sozial ungerecht. Wir fordern daher, die
207 Reduktion des Flugaufkommens vorrangig auf Kurzstrecken zu konzentrieren, wo bereits
208 heute durch Fernzugverbindungen klimafreundliche Alternativen existieren und
209 perspektivisch stärker ausgebaut werden. Flüge für Strecken unter 1000 km sollten keine

210 mehr stattfinden. Um dem Ziel einer zukünftig klimafreundlicheren Luftfahrt näher zu
211 kommen, sollten bereits heute Quoten für die Beimischung von CO₂-neutralem
212 synthetischen Kerosin festgelegt werden, die bis 2030 auf 100 % ansteigen. Dabei sind
213 strenge Kriterien für die Umwelt- und Klimafreundlichkeit dieses Kerosins festzulegen, die
214 z.B. mit der Nahrungsmittelproduktion konkurrierende Flächennutzung für die Produktion
215 von biogenem Treibstoff verhindern. Zu bevorzugen ist synthetisches Kerosin aus
216 überschüssigem Strom aus erneuerbaren Energien und Verwendung von CO₂ aus der Luft.
217 Durch diese Quotenregelung steigen die Preise für Langstreckenflüge nur moderat, so dass
218 sie nach wie vor für viele Leute bezahlbar bleiben. Durch die steigende Nachfrage nach
219 synthetischen Kraftstoffen werden Skaleneffekte und Kostenreduktion der Produktion
220 langfristig die Mehrkosten kompensieren.

221 **Ordnungspolitische Maßnahmen**

222 Ab einem gewissen zur Verfügung stehenden Einkommen wird die Preiselastizität der
223 Nachfrage nach CO₂ sehr gering, was bedeutet, dass sehr reiche Menschen trotz höheren
224 Steuern weiter große Mengen CO₂ emittieren werden. Aus diesem Grund sprechen wir uns
225 für ordnungspolitische Maßnahmen aus, welche den privaten Besitz verschiedener stark
226 CO₂ emittierender Luxusgüter einschränken oder verbieten sollen.
227 Daher fordern wir ein Verbot von privatem Jet- und Yachtbesitz, sowie die Möglichkeit zur
228 Einschränkung der Zulassung von SUVs und anderen stark CO₂ emittierenden
229 Kraftfahrzeugen.