

Antragsbereich U / **Antrag U01**

**AntragstellerInnen:** Jusos Bayern

**Empfänger:** Bundesparteikonvent

Bundesparteitag

**U01: CO2-Besteuerung und Maßnahmen für mehr Klimagerechtigkeit**

Um die Klimaziele zu erreichen und eine Klimakata-  
strophe noch einigermaßen eindämmen zu können,  
muss der Emissionsausstoß drastisch gesenkt wer-  
den. Die aktuellen Gesamtemissionen in Deutschland  
5 lagen 2017 bei 907 Mio. Tonnen. Und somit auf  
dem selben Niveau wie 2014/15. Trotz gegenteiliger  
Verpflichtungen der Bundesregierung gegenüber  
internationalen Klimaschutzabkommen werden CO2-  
Emissionen derzeit also nicht gesenkt. Es zeigt sich,  
10 dass es aktuell keinen wirkungsvollen Mechanismus  
gibt, der uns Emissionen einsparen lässt. Um dem  
entgegenzuwirken, schlagen wir eine Bepreisung von  
Emissionen vor. Diese soll ergänzende zum bestehen-  
den Emissionshandel eingeführt werden und jene  
15 Sektoren abdecken, die aktuell nicht darunter fallen.  
Die Emissionsbepreisung soll in seinem Aufbau so  
gestaltet werden, dass aus den Einnahmen sozial  
Schwächere entlastet werden. Personen mit einem  
hohen Emissionaufkommen werden finanziell stärker  
20 belastet.

Konkret fordern wir eine umfassende Besteuerung  
von CO2-Ausstoß mit 45 Euro pro emittierter Tonne  
CO2, welche bis zum Jahr 2030 kontinuierlich auf 205  
25 Euro pro Tonne CO2 ansteigen soll, welche in allen  
Sektoren (Strom, Heizung, Industrie und Transport)

zusätzlich zu bereits existierenden umweltpolitischen Maßnahmen wie etwa dem Emissionshandel eingeführt werden soll. Eine sofortige Erhebung von  
30 205 Euro pro Tonne würde die Anpassungsfähigkeit privater Haushalte überlasten, weswegen wir eine schrittweise Annäherung an diesen Steuersatz bevorzugen.

35 Bei einem durchschnittlichen CO2 Ausstoß von 8,89t pro Jahr und Kopf in Deutschland, würde dies, ohne die Berücksichtigung einer sukzessiven Verhaltensanpassung, bei 45 Euro Steuer ein Steueraufkommen von 32,8 Milliarden Euro ergeben. Wir schätzen, dass  
40 sich der geringere CO2 Ausstoß durch die Verhaltensanpassung der Bevölkerung mit dem Aufkommen durch die sukzessive Erhöhung des Steuersatzes in etwa die Waage halten. CO2 Ausstoß steigt mit höherem zur Verfügung stehenden Einkommen bei  
45 Privatpersonen kontinuierlich an, jedoch würden Menschen mit geringerem Einkommen, wie bei allen Konsumsteuern, einen größeren Prozentsatz ihres jeweiligen Einkommens für diese CO2-Steuer aufwenden müssen, weswegen wir und auch für einen  
50 umfangreichen Sozialausgleich, finanziert aus dem Steueraufkommen, empfehlen, welchen wir später genauer erläutern.

Überproportional stark würden auch Pendler\*innen, sowie Menschen, deren Wohnung nicht an das Gasnetz angeschlossen ist, belastet. Diese sollen bei sozialer Bedürftigkeit aus einem später erläuterten Topf zur Härtefallmilderung bezuschusst werden. Dieses Steuerkonzept sorgt zum einen für einen enormen  
60 Mittelzuwachs für den Staat um die Klimakrise

und soziale Ungerechtigkeiten zu bekämpfen und sorgt gleichzeitig für einen starken finanziellen Anreiz bei der Bevölkerung den jeweiligen CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken. Da bei sehr hohen Einkommen die Preiselastizität der Nachfrage nach CO<sub>2</sub> Ausstoß jedoch  
65 immer geringer wird, was heißt, dass Menschen mit sehr viel Geld sich durch erhöhte Preise weniger stark vom CO<sub>2</sub> Ausstoß abhalten lassen, schlagen wir im Weiteren auch noch einige ordnungspolitische Maßnahmen vor, mit dem der CO<sub>2</sub> Ausstoß der obersten  
70 Einkommensschichten eingedämmt werden könnte.

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

Kostenlos ausgegebene Zertifikate, führten in der Kombination mit zu niedrig angesetzte Einsparzielen,  
85 zu geringer Nachfrage an Zertifikaten und damit zu niedrigen CO<sub>2</sub>-Preisen und Zertifikatsüberschüssen. Dadurch erlangte die energieintensive Industrie zwischen 2008 und 2014 zahlreiche ungerechtfertigte Gewinne in Höhe von 4,5 Milliarden Euro. Ein Beispiel  
90 ist der Verkauf von kostenlos zugeteilten oder günstig eingekauften Emissionszertifikaten. Dies wiederum bedeutet eine kostenlose Zuteilungen und niedrige Kosten für ETS-Zertifikate, was zu weniger Geld und Anreize für Investitionen führt. Nichtsdestotrotz ist

95 der Emissionshandel im Bereich der stark emittieren-  
den Sektoren das adäquate Mittel zur Reduktion von  
CO<sub>2</sub>. Jedoch müssen die Ziele hochgeschraubt wer-  
den. Die fehlenden Maßnahmen müssen nachjustiert  
werden und die bisherigen Fehler eingestellt.

100

Und selbst wenn eine Wirksamkeit des Emissions-  
handelssystems zukünftig gegeben sein sollte, deckt  
dieses System immer noch nur knapp die Hälfte  
der in der EU verursachten Treibhausgasemissionen  
105 ab, zumal bisher nur die Energiewirtschaft und die  
energieintensive Industrie im Emissionshandel um-  
fasst sind. Eine Ausweitung des Emissionshandels  
auf die bisher nicht erfassten Betriebe des produ-  
zierenden Gewerbes, sowie die Sektoren Verkehr  
110 und Gebäude gilt nach aktuellen Einschätzungen  
(Stiftung Umweltenergierecht, DIW u.a.) als nicht  
praktikabel. Um dennoch die Emissionsreduktion  
auch in diesen Sektoren deutlich zu steigern und eine  
Erreichung der Klimaziele über alle Sektoren hinweg  
115 zu erzielen, fordern wir eine CO<sub>2</sub>-Steuer. In den  
vom Emissionshandel erfassten Bereichen, sollte die  
CO<sub>2</sub>-Steuer in Form eines Mindestpreises erhoben  
werden, den die CO<sub>2</sub>-Zertifikate nicht unterschreiten  
dürfen. Dieser Mindestpreis steigt mit der Zeit an. Im  
120 Bereich Gebäude und Verkehr wird eine CO<sub>2</sub>-Steuer  
gesetzt, die ebenfalls im Zeitverlauf ansteigt. Mit der  
Erhebung der CO<sub>2</sub>-Steuer in allen Sektoren erreichen  
wir, dass insbesondere im wettbewerblichen Bereich  
Emissionseinsparungen erzielt werden können, ohne  
125 einen unmittelbaren Anstieg der Verbraucher\*innen-  
preise zu bewirken.

Klimafreundliche Produktionsformen zur Vermei-

130 dung der Mehrbelastung durch die CO2-Steuer  
werden somit zum Wettbewerbsvorteil. In den Be-  
reichen, in welchen die CO2-Steuer unmittelbar die  
Endverbraucher\*innen belastet (Heizen, fossile Treib-  
stoffe) ist die Flankierung mit Einzelmaßnahmen und  
Anreizsystemen zum Umstieg auf klimafreundliche  
135 Alternativen unerlässlich. Neben der unmittelbaren  
Wirksamkeit ist das preissetzende Instrument der  
CO2-Steuer dem mengenbasierten Instrument des  
Emissionshandels deutlich überlegen, weil es Planbar-  
keit und Investitionssicherheit für alle Akteur\*innen  
140 bringt. Der vorab festgelegte Anstieg des CO2-Preises  
schafft ein Umfeld, in dem frühzeitige Investitionen  
in klimafreundliche Technologien getätigt werden,  
ohne dass ein Preisverfall wie im Emissionshandel  
befürchtet werden muss. Durch begleitende, direkte  
145 Anreizsysteme (EEG, Kaufprämie für klimafreundliche  
Heizungssysteme etc.), öffentliche Ausgaben für  
klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur und die  
fortbestehende Mengenbegrenzung des EU-ETS im  
Energie- und Industriebereich kann die Erreichung  
150 der Klimaziele sichergestellt werden.

### *Mittelverwendung*

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

### *Direkter Sozialausgleich*

160 Der hauptsächliche Sozialausgleich, um die Regres-  
sivität einer CO2-Steuer zu bekämpfen, kommt nach  
unserem Konzept aus einer pauschalen Transfer-

leistung in Höhe von 200€ an alle Einwohner\*innen  
des Landes. Von Menschen, welche ein Einkommen  
165 oberhalb des Medianeinkommens verdienen, sollen  
diese 200 Euro über die Einkommenssteuer wieder  
zurück an den Staat fließen. Dieser Betrag soll sich im  
Gegensatz zur Steuer nicht sukzessiv ansteigen. Dies  
entspricht, bei etwa 20 Millionen Menschen, welche  
170 oberhalb des Medianeinkommens verdienen, Kosten  
von etwa 12 Milliarden Euro, was noch 20,8 Milliarden  
Euro an Steueraufkommen zur Verfügung lässt.

In unserer Überlegung, was eine sozial gerechte  
175 CO<sub>2</sub>-Steuer ausmachen würde, kamen wir zu dem  
Ergebnis, dass es eine Steuer sein muss, welche  
Mehrbelastung in der unteren Einkommenshälfte  
ausschließt, sowie jenen zu Gute kommt, welche  
in Zukunft am meisten an den Folgeschäden des  
180 Klimawandels leiden werden, also Menschen mit  
geringen finanziellen Mittel, sowie nachfolgenden Ge-  
nerationen. Dies erfüllen wir mit diesem Konzept. Um  
dem Vorwurf vorzubeugen, die Transferzahlung in  
dieser Höhe würde nicht reichen um untere Einkom-  
185 mensschichten fair auszugleichen: Es ist richtig, bei  
einem durchschnittlichen pro Kopf Ausstoß von 8,89  
Tonnen CO<sub>2</sub> und einer Steuer von 45 Euro pro Tonne  
entstünde eine Mehrbelastung von 200 Euro, wenn  
die Person unter Medianeinkommen verdienen, also  
190 von der Ausgleichszahlung profitieren würde. Hier  
handelt es sich jedoch um einen Durchschnittswert,  
welcher durch Menschen mit enormen CO<sub>2</sub>-Ausstoß  
in die Höhe getrieben wird. Menschen aus der unte-  
ren Einkommenshälfte haben normalerweise einen  
195 wesentlich geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Das Deutsche  
Institut für Wirtschaftsforschung berechnet etwa in

seinem Konzept bei einer Steuer von 35 Euro und einer Pauschalzahlung von 80 Euro pro Person und Jahr einen positiven Nettoeffekt für die gesamte  
200 untere Einkommenshälfte.

Dieses Konzept stellt eine enorme Erleichterung für Familien dar, da Kinder ab Geburt von der jährlichen Ausgleichszahlung profitieren, aber nochmal einen  
205 wesentlich geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß vorzuweisen haben, als Erwachsene. Des Weiteren stellt die finanzielle Mehrbelastung dieser Steuer aufgrund höherer Lebenshaltungskosten die Bewohner\*innen urbaner Gebiete tendenziell schlechter als die Landbevölkerung. Dies wird nach unserer Einschätzung allerdings  
210 dadurch ausgeglichen, dass es für die Stadtbevölkerung durch den sehr viel besseren ÖPNV leichter ist, im Transportsektor CO<sub>2</sub> einzusparen als für die Landbevölkerung.

215

### *Fonds/Härtefallregelung*

Um Härtefälle, welche durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung besonders hart getroffen werden, abzufedern, wollen  
220 wir einen Fond einrichten, aus welchem diese Menschen finanziell bezuschusst werden. Zum einen geht es um die Bevölkerung des ländlichen Raums ohne ausgebauten ÖPNV, welche etwa zur Arbeit pendeln müssen. Sofern die Notwendigkeit der Bezuschusstung besteht, welche etwa auch an einen Verdienst  
225 unter Medianniveau gekoppelt werden kann, sollen diese zum einen für den Kauf eines wesentlich umweltfreundlicheren Autos bezuschusst werden.

230 Menschen, welche eine Ölheizung besitzen und bezu-

schusst werden müssen, sollen eine Abwrackprämie für ihre Heizung erhalten oder, sollte die Wohnung noch nicht ans Gasnetz angeschlossen sein, eine für die Beheizung des Wohnraums angemessene Bezu-  
235 schussung erhalten. Weitere begründete Härtefälle sollen mit Hilfe der zuständigen Beratungsstellen möglichst schnell und unkompliziert finanzielle Hilfe bieten.

#### 240 *Weitere Maßnahmen zur Emissionsreduktion*

Neben der direkten Rückvergütung der Einnahmen aus der Emissionsbepreisung wird ein Teil der Mittel direkt für CO<sub>2</sub> neutrale Maßnahmen verwendet.  
245 Dies soll vor allem durch die Investition in die Daseinsvorsorge geschehen. Dadurch profitieren vor allem diejenigen, die auf staatliche Angebote und Infrastruktur angewiesen sind.

250 Aus den Mitteln zur weiteren Reduktion von Emissionen sollen verschiedene Bereiche und politischen Anwendungen gefördert werden. So sollen vor allem Kommunen zusätzliche Gelder bekommen, wenn sie Projekte und Förderungen zur Emissionsneutralen  
255 umsetzen. Damit der ÖPNV endlich den Durchbruch als attraktivere Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) schafft, muss er nicht nur massiv ausgebaut werden, sondern auch kostenfrei für alle zugänglich sein. Der kostenfreie ÖPNV wäre das  
260 Rückgrat einer Verkehrspolitik, die das Ziel hat, allen den gleichen Zugang zu klimafreundlicher Mobilität zu ermöglichen. Auf dem Weg zu diesem Ziel stehen verschiedene spannende Ansätze, die aus den Einnahmen einer CO<sub>2</sub>-Steuer mitfinanziert werden



265 könnten. Neben der Kostenfreiheit für einzelne Nutzer\*innengruppen (z.B. Auszubildende, Studierende, Renter\*innen etc.), sollen Mobilitätsgutscheine für alle eingeführt werden. Diese jährlich ausgegebenen Gutscheine würden zu einer bestimmten Anzahl  
270 kostenloser Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln berechtigen und könnten landes-, besser noch bundesweit eingesetzt werden. Indem eine Übertragbarkeit ausgeschlossen wird, würde z.B. ein Anreiz für Menschen geschaffen werden, hin und wieder  
275 auf Autofahrten zu verzichten, um den Gutschein nicht verfallen zu lassen. Damit können insbesondere Personen vom ÖPNV überzeugt werden, die diesen bisher kaum oder gar nicht nutzen. Personen, die bereits regelmäßig den ÖPNV nutzen, würden finanziell  
280 entlastet. Dorthin, wo besonders viele Gutscheine eingelöst werden, fließt entsprechend viel Geld aus den Einnahmen der CO2-Steuer, womit ein Anreiz für Kommunen entsteht, ihre Fahrgastzahlen z.B. durch einen Ausbau des ÖPNV zu erhöhen. Auch  
285 wenn dieses Instrument nur ein Zwischenschritt auf dem Weg zum kostenfreien ÖPNV sein kann, so ist es ein sozial gerechtes und attraktives Angebot an alle, die klimafreundlichen Mobilitätsformen stärker zu nutzen und weiter zu stärken.

290

### *Beratung*

Eine weitere Maßnahme, für die wir uns im Zuge des neuen Konzepts aussprechen, ist unabhängig  
295 von einer umfassenden Website, die zusätzliche Einrichtung von Beratungszentren zum Thema „umweltschonendes Verhalten und Reduzierung der CO2 Kosten“. Diese Beratungsstellen sollen in den jewei-

ligen Umweltämtern der Landkreise untergebracht  
300 werden und in regelmäßigen Abständen, etwa einmal  
im Monat, Beratungen in jedem Rathaus vor Ort  
anbieten.

Die oberste Priorität der Beratungsstellen soll sein,  
305 Hürden abzubauen und Informationen niederschwel-  
lig zugänglich zu machen. Uns ist bewusst, dass das  
Einlesen und Verstehen eines neuen umfassenden  
Steuerkonzepts abschreckend wirkt. Dabei kann  
es passieren, dass der positive Effekt, nämlich der  
310 Zusammenhang zwischen der Reduzierung des  
CO2 Ausstoßes und dem gleichzeitigen Sparen von  
Geld auf den ersten Blick von den Bürger\*innen  
nicht erkannt wird. Genau das wollen wir verhin-  
dern, indem wir im direkten Kontakt mit geschulten  
315 Mitarbeiter\*innen die Ängste nehmen und eine  
Vertrauensbasis schaffen. Zunächst können so die  
wichtigsten Punkte des Steuerkonzepts nochmal  
geklärt werden und anschließend individuell Mög-  
lichkeiten aufgezeigt werden, wie CO2 reduziert  
320 und so gleichzeitig Geld gespart werden kann. Der  
Fokus soll dabei darauf liegen, wie der CO2 Ausstoß  
verringert werden kann und Informationen dazu  
leicht und niederschwellig zugänglich zu machen. So  
wiederum kann vermieden werden, dass besonders  
325 bildungsferne Schichten einen finanziellen Nachteil  
haben. Des Weiteren wollen wir verhindern, dass sich  
finanziell schwächere Bürger\*innen aufgrund von  
Mangel an Information die Steuer nicht zurückholen  
können. Eine Mehrbelastung von Geringverdiener\*in-  
330 nen soll so in jedem Fall entgegengewirkt werden.  
Zuletzt erhoffen wir uns, dass durch das Aufzeigen  
der Maßnahmen in einem persönlichen Gespräch,

die Bereitschaft und Motivation der Bürger\*innen steigt CO2 verringernde Maßnahmen tatsächlich  
335 umzusetzen.

Insgesamt soll das negative Bild gegen die Steuer abgebaut werden und die Konzentration auf den eigentlichen Nutzen gelenkt werden: den nachhaltigen Abbau von CO2. Des Weiteren wollen wir die  
340 Beratungsstellen, als ein Feedbacksystem nutzen, um direkte Rückmeldungen von den Bürger\*innen zu dem Thema zu bekommen, Daten zur Effizienz der Maßnahme zu erheben und Verbesserungsvorschläge  
345 schnell umzusetzen.

### *Flugverkehr*

In der öffentlichen und medialen Diskussion der  
350 Klimakrise hat der Flugverkehr, als Sinnbild für Klimaschädlichkeit, einen besonderen Raum eingenommen. Es stimmt, dass Flugreisen bezogen auf die Pro-Kopf-Emissionen besonders klimaschädlich sind. Zugleich ist der Bereich der Luftfahrt einer der wohl  
355 am schwierigsten zu dekarbonisierenden Sektoren, da alternative klimafreundliche Technologien sich noch weiterentwickeln müssen, um bezahlbar zu sein. Und eben gerade weil für Langstreckenflüge keine sinnvollen Alternativen existieren, es aber  
360 ein enormer Rückschritt wäre, auch Normal- und Geringverdienern die Möglichkeit gelegentlicher Langstreckenreisen zu nehmen, ist eine Reduktion des Flugverkehrs durch Verteuerung keine Lösung und sozial ungerecht. Wir fordern daher, die Reduktion  
365 des Flugaufkommens vorrangig auf Kurzstrecken zu konzentrieren, wo bereits heute durch Fern-

zugverbindungen klimafreundliche Alternativen existieren und perspektivisch stärker ausgebaut werden. Flüge für Strecken unter 1000 km sollten  
370 keine mehr stattfinden. Um dem Ziel einer zukünftig klimafreundlicheren Luftfahrt näher zu kommen, sollten bereits heute Quoten für die Beimischung von CO<sub>2</sub>-neutralem synthetischen Kerosin festgelegt werden, die bis 2030 auf 100 % ansteigen. Dabei sind  
375 strenge Kriterien für die Umwelt- und Klimafreundlichkeit dieses Kerosins festzulegen, die z.B. mit der Nahrungsmittelproduktion konkurrierende Flächen-  
nutzung für die Produktion von biogenem Treibstoff verhindern. Zu bevorzugen ist synthetisches Kerosin  
380 aus überschüssigem Strom aus erneuerbaren Energien und Verwendung von CO<sub>2</sub> aus der Luft.

Durch diese Quotenregelung steigen die Preise für Langstreckenflüge nur moderat, so dass sie nach  
385 wie vor für viele Leute bezahlbar bleiben. Durch die steigende Nachfrage nach synthetischen Kraftstoffen werden Skaleneffekte und Kostenreduktion der Produktion langfristig die Mehrkosten kompensieren.

#### 390 *Ordnungspolitische Maßnahmen*

Ab einem gewissen zur Verfügung stehenden Einkommen wird die Preiselastizität der Nachfrage nach CO<sub>2</sub> sehr gering, was bedeutet, dass sehr reiche Menschen  
395 trotz höheren Steuern weiter große Mengen CO<sub>2</sub> emittieren werden. Aus diesem Grund sprechen wir uns für ordnungspolitische Maßnahmen aus, welche den privaten Besitz verschiedener stark CO<sub>2</sub> emittierender Luxusgüter einschränken oder verbieten sol-  
400 len. Daher fordern wir ein Verbot von privatem Jet-

und Yachtbesitz, sowie die Möglichkeit zur Einschränkung der Zulassung von SUVs und anderen stark CO2 emittierenden Kraftfahrzeugen.