



CO₂-BEPREISUNG VERBRAUCHERFREUNDLICH GESTALTEN

Position des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv), des Bunds der Energieverbraucher (BDE), des Bundesverbands hauswirtschaftlicher Berufe MdH, des DHB – Netzwerk Haushalt, Berufsverband der Haushaltsführenden, Haus & Grund, des Verbands Wohneigentum, des VerbraucherService Bundesverbands im Katholischen Deutschen Frauenbund und des Zentralverbands deutscher Konsumgenossenschaften (ZdK)

8. Juli 2019

Das Klimaschutzziel der Bundesregierung, die Treibhausgase zwischen 1990 und 2020 um 40 Prozent zu mindern, wird voraussichtlich um fünf bis acht Prozentpunkte verfehlt. Es ist daher kaum vorstellbar wie die Klimaschutzziele 2030 und 2050 ohne zusätzliche Maßnahmen erreicht werden sollen. In Deutschland und in Europa findet eine intensive Diskussion um zusätzliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele statt. Regierungen, Verbände und Unternehmen positionieren sich zunehmend für die Einführung einer CO₂-Bepreisung. Von einer CO₂-Bepreisung der fossilen Brennstoffe Kohle, Heizöl, Erdgas, Autogas, Benzin und Diesel

wären private Verbraucherinnen und Verbraucher¹ direkt, insbesondere in den Sektoren Strom, Wärme und Verkehr, betroffen. Die privaten Verbraucher in Deutschland unterstützen mehrheitlich die CO₂-Bepreisung. Im Juni 2019 sprachen sich in einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des vzbv 66 Prozent der Befragten für einen CO₂-Preis aus. Voraussetzung ist allerdings, dass die Beträge vollständig an die privaten Verbraucher zurückgegeben werden.

Die Verbände unterstützen die Klimaziele 2030 und 2050 und fordern dafür einen klimapolitischen Maßnahmenkatalog. Im Rahmen eines solchen Katalogs sprechen sich die Verbände für eine CO₂-Bepreisung als Anreiz für mehr klimaverträgliches Verhalten aus, wenn sie verbraucherfreundlich gestaltet werden kann.

Dazu gehören insbesondere folgende Elemente:

- ❖ die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung der privaten Verbraucher dürfen nicht im Bundeshaushalt verbleiben, sondern müssen vollständig an die privaten Verbraucher zurückerstattet werden. Eine klassische CO₂-Steuer, bei der der Verbleib der Einnahmen im allgemeinen Bundeshaushalt offenbleibt, lehnen die Verbände ab.
- ❖ Die Rückerstattung der CO₂-Bepreisung muss Zielgruppen-spezifisch erfolgen. Die von den privaten Verbrauchern geleisteten direkten und indirekten Zahlungen werden auch an die privaten Verbraucher zurückerstattet. Eine Kreuzfinanzierung anderer Gruppen findet nicht statt. Mit den von den privaten Verbrauchern geleisteten Zahlungen dürfen keine Ausnahmeregelungen anderer Gruppen, wie zum Beispiel der stromintensiven Industrie oder dem Gewerbe, gegenfinanziert werden.
- ❖ Die Rückerstattung der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung sollte direkt erfolgen und sichtbar sein. Sie könnte zum Beispiel in Form eines jährlichen Klimaschecks oder einer Klimadividende an jede Person oder jeden Haushalt oder in vergleichbarer Form erfolgen.
- ❖ Es braucht eine umfassende und zielführende Regelung zum Ausgleich sozialer Härten. Eine CO₂-Bepreisung darf nicht dazu führen, dass die Menschen in ländlichen Regionen oder mit geringem Einkommen überproportional belastet werden.
- ❖ Die CO₂-Bepreisung und ihre Rückerstattung sollte mit möglichst geringem bürokratischen Aufwand erfolgen.

Um den CO₂-Ausstoß wirksam zu reduzieren, muss die CO₂-Bepreisung in einen klimapolitischen Maßnahmenkatalog eingebettet sein. Es dürfen keine Insellösungen entstehen. Verbrauchern müssen klimaverträgliche Alternativen angeboten werden, und neue Technologien müssen bezahlbar sein. Wichtige klimarelevante Entscheidungen treffen private Verbraucher bei der Neuanschaffung von Heizungen und PKW, bei jeder Flugreise sowie bei der energetischen Sanierung von Gebäuden. Die Politik muss die richtigen Entscheidungen unterstützen, indem sie klimaschädliche Subventionen abbaut, klimaverträgliche Technologien fördert und

¹ Die gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Doppelbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

für neue Infrastrukturnetze sorgt. Die Verbände fordern als flankierende Maßnahmen insbesondere

- ❖ die Senkung des Strompreises
- ❖ die Förderung von klimaverträglichen Heizungen
- ❖ die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung
- ❖ den Ausbau der Infrastruktur im Verkehrsbereich für Elektromobilität, Fahrräder und Öffentlicher Personennahverkehr
- ❖ eine höhere Kaufpreisprämie für Elektroautos unter 35.000 Euro sowie eine Förderung auch für elektrische Kleinfahrzeuge
- ❖ ein ambitioniertes internationales Klimaschutzinstrument im Flugbereich sowie Maßnahmen zur Begrenzung von Kurzstreckenflügen
- ❖ Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr (Maut) für Busse
- ❖ die Reduzierung der Trassenpreise und des MWSt-Satzes für Bahnfernreisen.

Grundsätzlich wird eine CO₂-Bepreisung im europäischen Verbund gegenüber einem nationalen Alleingang bevorzugt. Klimaschutz macht nicht an Landesgrenzen Halt. Um einen nationalen Alleingang zu vermeiden, sollte europäischen oder mit weiteren europäischen Ländern verbundenen Lösungen Vorzug gegeben werden. Das EU-Emissionshandelssystem, das für große Industrie- und Energieerzeugungsanlagen entwickelt wurde, ist für die Sektoren Strom, Wärme und Verkehr allerdings nicht leicht anzuwenden. Eine Novellierung des europäischen Emissionshandelssystems erscheint in den nächsten Jahren zudem unwahrscheinlich.

Kontakt

*Verbraucherzentrale
Bundesverband e.V.*

*Team
Energie und Bauen*

Mobilität und Reisen

*Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin*

team@vzbv.de