

## 4. BEPREISUNG VON EMISSIONEN

In Deutschland sind im Jahr 2019 die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs im Vergleich zum Vorjahr angestiegen und liegen über denen des Vergleichsjahrs 1990.<sup>30</sup> Zwar kamen sparsamere Fahrzeuge auf den Markt. Aber gleichzeitig nahm auch der Kfz-Bestand zu, so dass schlussendlich mehr Benzin und Diesel verbraucht wurde.<sup>xix</sup> Für das Erreichen der o.g. klimapolitischen Ziele braucht es wirksame Steuerungsmittel zugunsten emissionsfreier Antriebe. Weltweit gibt es zurzeit rund 70 verschiedene Modelle, wie eine Besteuerung von CO<sub>2</sub> ausgestaltet sein kann.

Seit dem 1.1.2021 werden in Deutschland fossile Brennstoffemissionen, u.a. für den Verkehr, mit einem CO<sub>2</sub>-Preis belegt. Öl und Diesel verteuern sich damit um 7,9 Cent pro Liter, Benzin um 7 Cent pro Liter und Erdgas um 0,6 Cent pro Kilowattstunde. Grundlage ist das Erste Gesetz zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes.

CO<sub>2</sub> einzusparen, ist für die Autofahrerinnen und -fahrer nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes erstrebenswert. Auch auf den persönlichen Geldbeutel wirkt es sich positiv aus. Denn je weniger Kraftstoff ein Fahrzeug verbraucht, desto weniger CO<sub>2</sub> emittiert es und die Betriebskosten sind geringer. Auch die Kfz-Steuer orientiert sich künftig an den Emissionen eines Fahrzeuges. CO<sub>2</sub> einzusparen ist demnach gut für das Klima und den persönlichen Haushalt.

### Der ACE fordert: In einer Zeit, in der die Verkehrswende fortgeschritten ist, soll(en)

- \_ eine Besteuerung von CO<sub>2</sub> eingeführt worden sein, die sozial gerecht ausgestaltet ist:
  - \_ die Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Besteuerung dürfen nicht im Staatshaushalt verbleiben, sondern müssen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft (bspw. Anreize, in CO<sub>2</sub>-arme Technologien zu investieren) eingesetzt werden,
  - \_ Ziel einer Besteuerung muss die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes sein, nicht das Generieren von Mehreinnahmen für den Staat,
  - \_ profitieren muss dabei derjenige, der CO<sub>2</sub> einspart,
  - \_ nur so können für Privatpersonen und Betriebe ausreichende Anreize geschaffen werden, ihre Mobilität klimaneutraler zu gestalten,
  - \_ dabei muss darauf geachtet werden, dass kleine und mittlere Einkommen nicht stärker belastet werden;
- \_ die Besteuerung von CO<sub>2</sub> für Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbar und klar verständlich sein, damit sie sowohl die konkreten Be- und Entlastungen in der Zukunft einkalkulieren als auch ihre Kauf- und Mobilitätsentscheidungen danach ausrichten können;
- \_ eine Neuordnung der Kfz-Steuer erfolgt sein:
  - \_ dabei sollte man sich vollständig an den bei der Herstellung und Nutzung des Fahrzeuges verursachten Umweltbelastungen orientiert haben,
  - \_ das würde einen starken Anreiz für den Kauf von emissionsarmen Fahrzeugen setzen;
- \_ fossile Kraftstoffe nicht mehr staatlich subventioniert werden.



<sup>30</sup> Grundsätzlich sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen in 2019 rund 54 Millionen Tonnen oder 6,3 Prozent weniger als 2018. Dazu beigetragen haben die Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Landwirtschaft und Abfall. Im Gebäude- und Verkehrssektor stiegen die Emissionen im Vergleich zum Vorjahr an.