

# **CO<sub>2</sub>-Steuer: Ein Versuch mit Steuern zu steuern**

**Unterrichtsmaterialien für Schüler:innen**

**Autoren: Mag. Gottfried Kögler und Mag. Gregor Hütter, MSc**

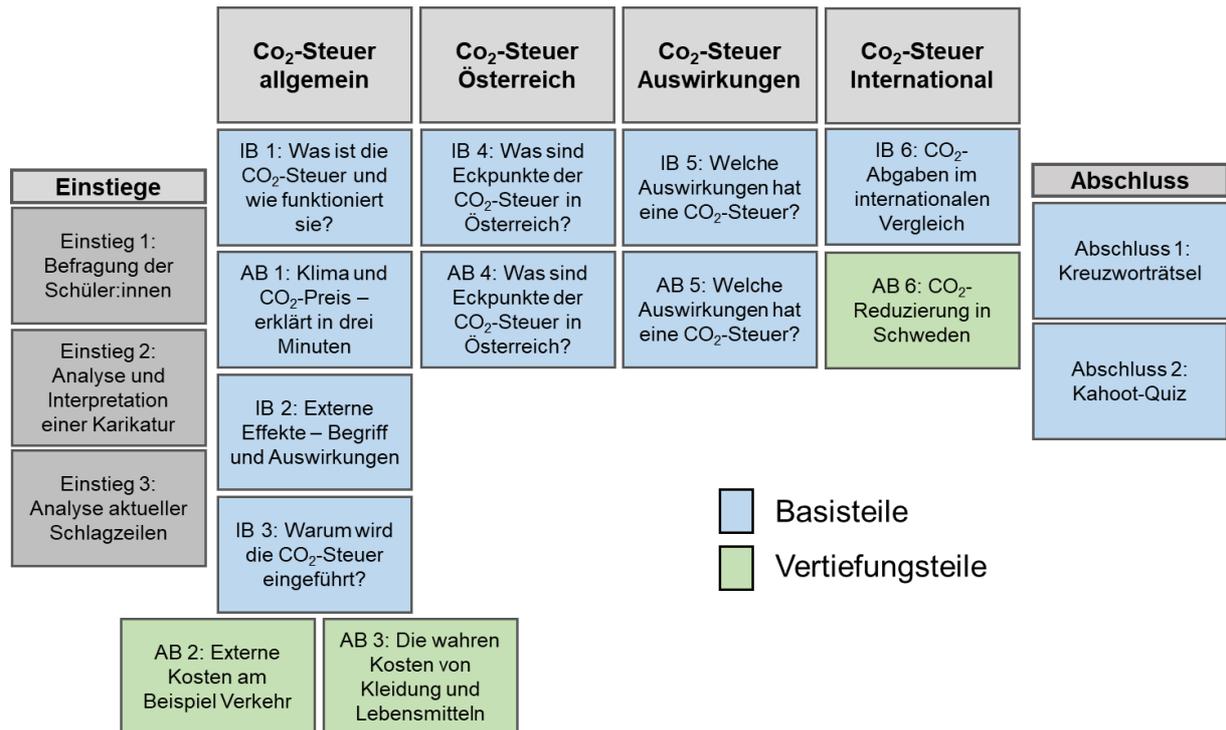


**FLIP**

Erste Financial  
Life Park

## Einleitung

Diese Unterrichtsmaterialien dienen dazu, sich ein breites Basis- und Vertiefungswissen in den Bereich "CO<sub>2</sub>-Steuer" anzueignen. Dazu wurden zum flexiblen Einsatz im Unterricht vier Themenblöcke gebildet, zu denen jeweils mehrere Basisteile und Vertiefungsteile erarbeitet werden können. Die folgende Grafik dient Ihnen dabei zur Orientierung:



## Inhaltsverzeichnis

Einleitung	1
Inhaltsverzeichnis	2
Einstiegsvariante 1: Befragung der Schüler:innen - Mentimeter	1
Einstiegsvariante 2: Analyse und Interpretation einer Karikatur	2
Einstiegsvariante 3: Analyse aktueller Schlagzeilen	3
IB 1: Was ist die CO <sub>2</sub> -Steuer und wie funktioniert sie?	4
AB 1: Klima und CO <sub>2</sub> -Preis – erklärt in drei Minuten	5
IB 2: Externe Effekte – Begriff und Auswirkungen	6
AB 2 - Vertiefung: Externe Kosten am Beispiel Verkehr	9
AB 3 - Vertiefung: Die wahren Kosten von Kleidung und Lebensmittel	14
IB 3: Warum wird die CO <sub>2</sub> -Steuer eingeführt?	16
IB 4: Was sind Eckpunkte der CO <sub>2</sub> -Steuer in Österreich	23
AB 4: Was sind Eckpunkte der CO <sub>2</sub> -Steuer in Österreich?	26
IB 6: CO <sub>2</sub> -Abgaben im internationalen Vergleich	35
AB 6: CO <sub>2</sub> -Reduzierung in Schweden	38
AB 7: Kreuzworträtsel	39
AB 8 : Kahoot-Quiz	40



## Einstiegsvariante 1: Befragung der Schüler:innen - Mentimeter

Welche Einstellung haben Sie als Schüler:in gegenüber den Auswirkungen und den Ursachen der Klimakrise? Welche Begriffe bringen Sie damit in Zusammenhang?

Nehmen Sie an dieser kurzen Befragung über Mentimeter teil und vergleichen Sie Ihre Antworten mit jenen Ihren Klassenkollegen/innen.



### Die globale Klimakrise

Mentimeter

Stimme überhaupt nicht zu

Für mich ist das Thema wichtig

Ich kenne die Ursachen der Klimakrise

Ich weiß über die getroffenen Gegenmaßnahmen  
Bescheid

Ich bin zuversichtlich, dass wir eine Lösung finden

Stimme sehr stark zu

Press **S** to show image



Welche Begriffe verbinde ich mit  
der Klimakrise



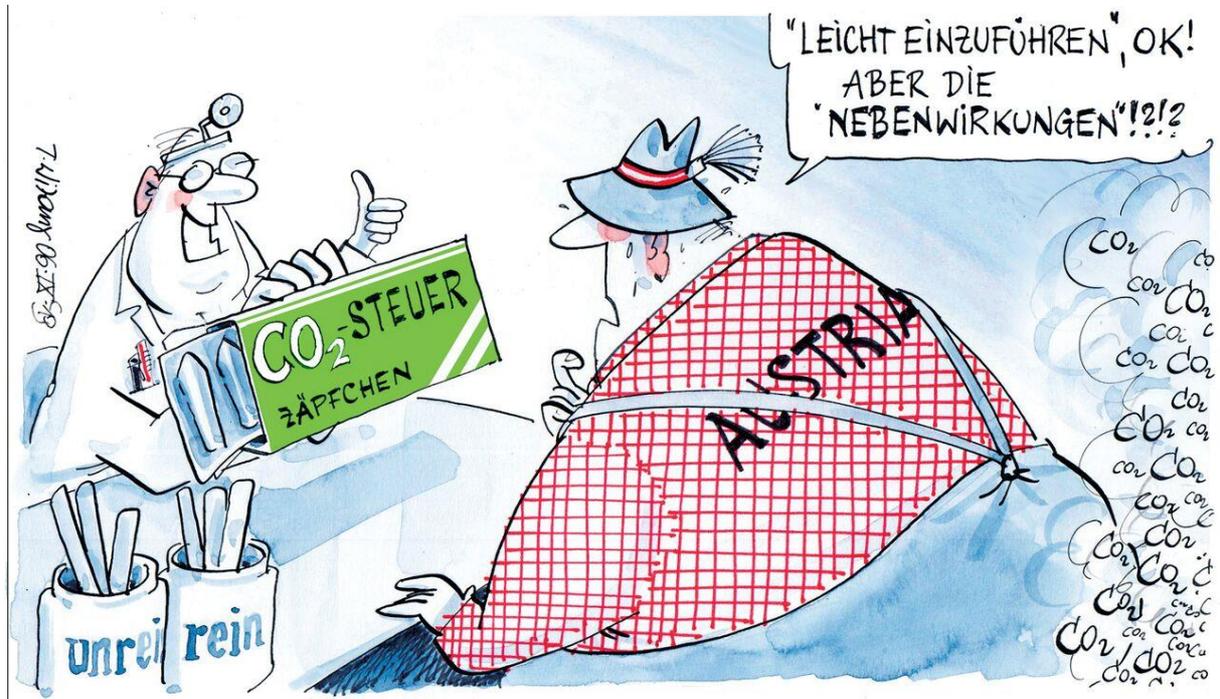
Abrufbar unter:

<https://www.mentimeter.com/app/presentation/583cc3c7e142c01f3e0e613ff14ff6fc/42f7479c5b6b>



## Einstiegsvariante 2: Analyse und Interpretation einer Karikatur

Versuchen Sie bitte anhand der angeführten Fragen - in kurz gefasster Form – die **zentralen Botschaften** dieser **Karikatur** zu **erklären**:



Beim Klima-Doktor

© Thomas Wizany, Salzburger Nachrichten, 6.9.2019

- Beschreiben Sie in eigenen Worten, was Sie auf dieser Karikatur sehen.
- Welcher Sachverhalt, welches Ereignis wird hier angesprochen?
- Versuchen Sie die zentralen Aussagen der Karikatur zu entschlüsseln?



### Einstiegsvariante 3: Analyse aktueller Schlagzeilen

**Lesen** Sie bitte die folgenden Schlagzeilen bzw. Kurzmeldungen durch und **formulieren** Sie anschließend (für sich selbst) mindestens **vier Fragen**, auf die Sie gerne Antworten hätten.

#### **Der Preis des CO<sub>2</sub>**

Die Bundesregierung hat eines ihrer Hauptprojekte vorgestellt: Die soziale Steuerreform, mit der CO<sub>2</sub>-Emissionen einen Preis erhalten. Was bedeutet das für die Mobilität? Für deren Kosten?

[www.autotouring.at](http://www.autotouring.at), November 2021

#### **CO<sub>2</sub>-Steuer tritt in Kraft: Wen sie trifft, was sie bringen soll und wieso sie aufregt**

Acht Fragen und Antworten zur Kohlendioxid-Bepreisung und zu ihren Folgen. Der Ausstoß von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) bekommt ab Samstag einen Preis. Tanken und Heizen werden in Österreich teurer. Die Maßnahme der Regierung schlägt politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich hohe Wellen.

<https://energynewsmagazine.at/2022/09/30/co2-steuer-tritt-in-kraft-wen-sie-trifft-was-sie-bringen-soll-und-wieso-sie-aufregt/>, 30.9.2022

#### **Einführung der CO<sub>2</sub>-Steuer ist schwerer Fehler**

Das Timing könnte nicht schlechter sein: Genau einen Tag nachdem die Inflation auf einen neuen 70-Jahres-Höchstwert von 10,5 Prozent steigt, führt unsere Regierung die nächste Belastung ein. Ab heute gilt die CO<sub>2</sub>-Steuer.

<https://www.oe24.at/oesterreich/politik/aktuell/einfuehrung-der-co2-steuer-ist-schwerer-fehler>, 1.10.2022

#### **Arme können sich Klimaschutz nicht leisten?**

Ob eine CO<sub>2</sub>-Steuer sozial oder unsozial ist, hängt von ihrer Ausgestaltung ab. Uns muss klar sein: Klimaschutz ist eine Frage der sozialen Gerechtigkeit.

<https://www.derstandard.at/story/2000139004784/arme-koennen-sich-klimaschutz-nicht-leisten>, 12.9.2022

#### **Schweden als Spitzenreiter: CO<sub>2</sub>-Steuern in Europa**

Schweden, Schweiz, Frankreich, Deutschland und jetzt auch Österreich. Die Liste der Länder mit CO<sub>2</sub>-Steuern wird immer länger. Die Herangehensweisen aber sind unterschiedlich [ ...].

In **Schweden** gibt es bereits seit 1991 eine CO<sub>2</sub>-Steuer, die im wesentlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehrs- und Gebäudesektor betrifft. Die Höhe beträgt im Jahr 2021 1.200 Schwedenkronen (**118 Euro**) pro Tonne CO<sub>2</sub>.

[https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/6042732/Wer-wie-hoch-besteuert\\_Schweden-als-Spitzenreiter\\_CO2Steuern-in](https://www.kleinezeitung.at/wirtschaft/6042732/Wer-wie-hoch-besteuert_Schweden-als-Spitzenreiter_CO2Steuern-in), 4.10.2021

#### **Der Klimabonus kommt auch per Einschreiben**

8,6 Millionen Menschen in Österreich erhalten dieser Tage den Klimabonus. Aber von 1,2 Millionen hat der Staat keine verlässlichen Bankkonten. Sie erhalten ab Mittwoch Sodexo-Gutscheine von der Post.

[www.diepresse.com](http://www.diepresse.com), 7.9.2022



## IB 1: Was ist die CO<sub>2</sub>-Steuer und wie funktioniert sie?

(in kurz gefasster und allgemeiner Form)

Die CO<sub>2</sub>-Steuer ist eine Umweltsteuer, die für die Emission von Kohlenstoffdioxid fällig wird. Kohlenstoffdioxid ist ein Gas, das sowohl in der Atmosphäre als auch in Vegetation und in den Ozeanen zu finden ist. Im Rahmen der Photosynthese produzieren Pflanzen aus CO<sub>2</sub> und Wasser Sauerstoff. Wenn jedoch zu viel CO<sub>2</sub> ausgestoßen wird, beispielsweise durch die Verbrennung von Erdöl, Erdgas oder Kohle, erwärmt sich das Klima. Die Veränderung des Klimas hat wiederum massive Auswirkungen auf unsere Lebensbedingungen.

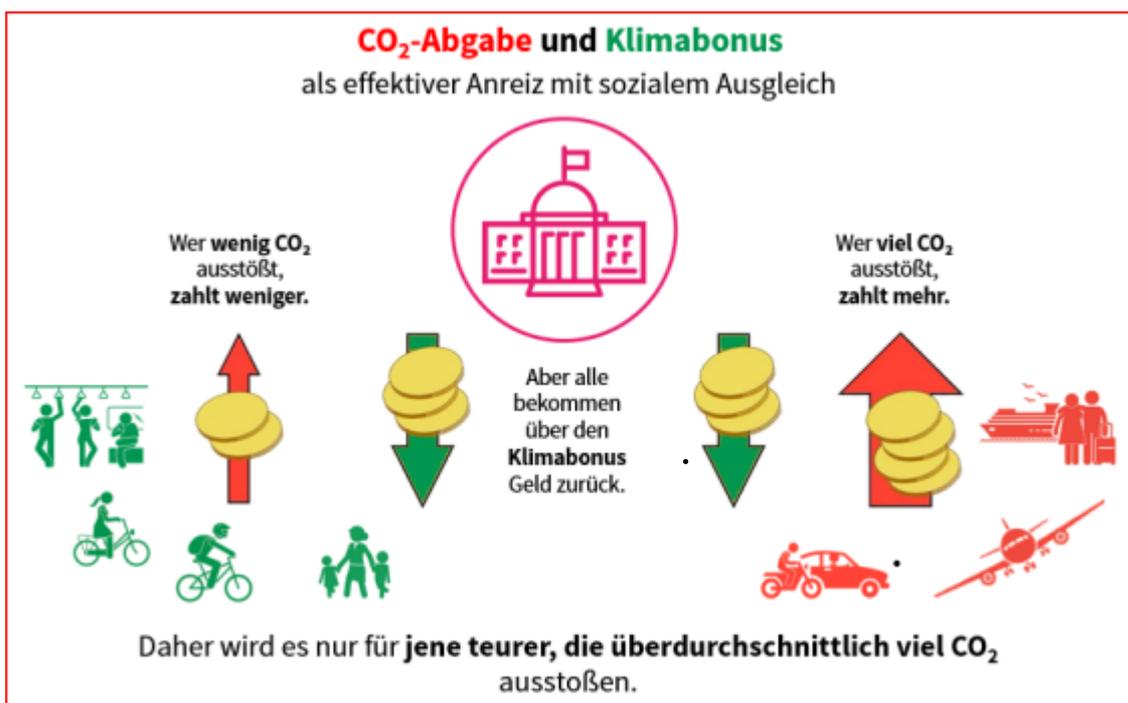
Die CO<sub>2</sub>-Steuer soll also für Menschen und Unternehmen **einen Anreiz schaffen, auf klimafreundlichere Alternativen umzusteigen** – sei es bei der Stromversorgung, beim Heizen oder bei der Mobilität. Heißt: Wer CO<sub>2</sub> produziert, soll im Rahmen dieser Steuer auch dafür bezahlen – und zwar nach **einem festgelegten Preis je Tonne erzeugtes Kohlenstoffdioxid**.

Kurz zusammengefasst heißt das: **Was klimaschädlich ist, soll teurer werden**; was dem Klima hilft, soll preislich gleich bleiben oder sogar günstiger werden. Die **CO<sub>2</sub>-Steuer** soll vor allem den Ausstoß von klimaschädlichen Gasen, eben von **Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>)** verringern helfen und zugleich Innovationen begünstigen, die dem Klimaschutz und dem Ziel dienen, die Klimaerhitzung unter 1,5 Grad zu halten.

Mit einer festen Steuer (= CO<sub>2</sub>-Abgabe), die auf jede emittierte Tonne CO<sub>2</sub> erhoben wird, könnte eine schrittweise Reduktion der Treibhausgase erreicht werden. Inwieweit diese Steuer den übermäßigen Ausstoß von Treibhausgasen aber tatsächlich reduzieren kann, wird sehr stark von der Höhe der Steuer abhängen.

Durch die Auszahlung des Klimabonus wird ein sozialer Ausgleich erreicht, während gleichzeitig der Anreiz zur Vermeidung von Verhalten, das einen hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß zur Folge hat, erhalten bleibt.

Die folgende Abbildung zeigt die konkrete Funktionsweise:





## AB 1: Klima und CO<sub>2</sub>-Preis – erklärt in drei Minuten

### Arbeitsauftrag:

Sehen Sie sich den folgenden Videobeitrag an und beantworten Sie die folgenden Aufgabenstellungen in kurz gefasster Form:

# Klima & CO<sub>2</sub>-Preis



## Erklärt in 3 Minuten



<b>Verfasser:in</b>	„MEHR Demokratie“ (Projekträger) in Kooperation mit „Bürgerrat Klima“
<b>Zeit</b>	3:04
<b>Link</b>	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=aBvx0eH1NOI">https://www.youtube.com/watch?v=aBvx0eH1NOI</a>

- a) Welches Ziel verfolgt ein Treibhausgaspreis, sprich eine CO<sub>2</sub>-Steuer?
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- b) Was bedeutet der Begriff „Verursacherprinzip“?
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- c) Welche Konsequenzen hat die Berücksichtigung des „Verursacherprinzips“, also die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer im Hinblick auf den Klimawandel?
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- d) Warum steigen (durch die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe) verstärkt Menschen auf Produkte bzw. Dienstleistungen um, die keine oder weniger Treibhausgase verursachen?
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- e) Warum sollte es in der Anfangsphase der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe einen sozialen Ausgleich geben?



## IB 2: Externe Effekte – Begriff und Auswirkungen

### Was sind externe Effekte?

Das Thema externe Effekte spielt beim Verständnis der Bekämpfung des Ausstoßes von klimaschädlichen Treibhausgasen eine zentrale Rolle. Treibhausgasemissionen entstehen bei der Produktion und beim Konsum von Gütern, der daraus resultierende weiter oben skizzierte ökologische Schaden spiegelt sich jedoch nicht ausreichend im Preis der jeweiligen Güter wider.

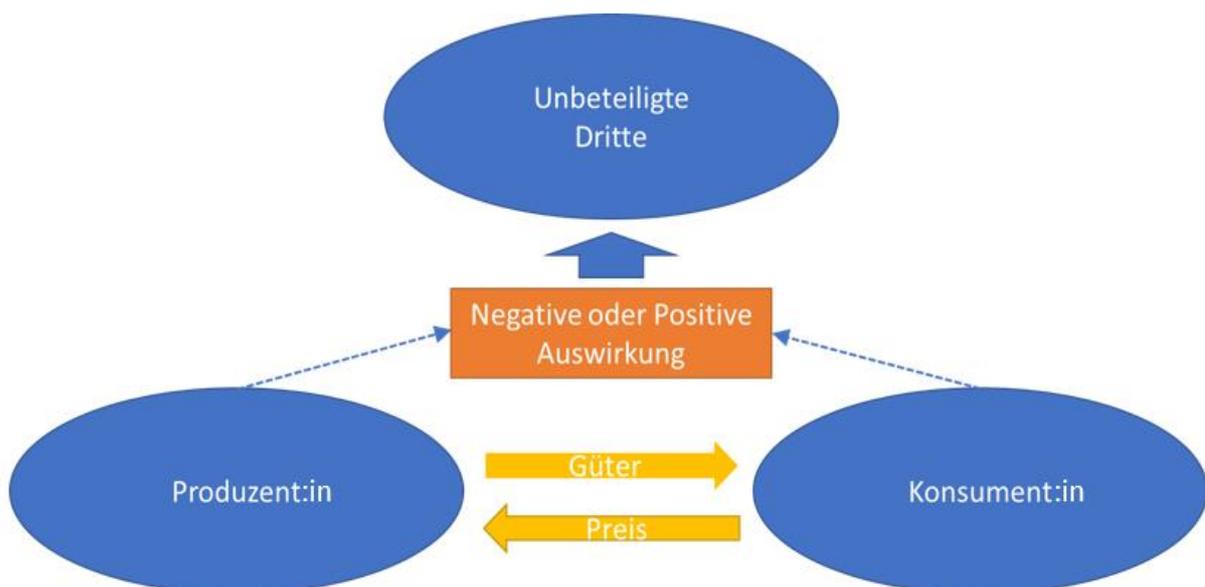
Ergeben sich aus der Produktion oder dem Konsum von Gütern negative oder positive Effekte auf andere, unbeteiligte Wirtschaftsteilnehmer:innen so spricht man in der Volkswirtschaft von **externen Effekten**.

Im Normalfall bildet sich der effiziente Preis eines Gutes am Markt aufgrund von Angebot und Nachfrage:

- Für die Konsument:innen auf Basis ihres Nutzens aus dem Konsum des Gutes
- Für die Produzent:innen auf Basis der Kosten aus der Produktion des Gutes

Bei externen Effekten gibt es jedoch einen zusätzlichen Einflussfaktor:

Von **externen Effekten** spricht man in der Volkswirtschaft, wenn ökonomische Entscheidungen von Wirtschaftsteilnehmer:innen (z.B. Konsum oder Produktion von Gütern) Auswirkungen auf Unbeteiligte Dritte haben und diese Auswirkungen bei der Entscheidungsfindung **nicht berücksichtigt** werden.





Grundsätzlich kann zwischen **positiven** und **negativen** externen Effekten unterschieden werden.

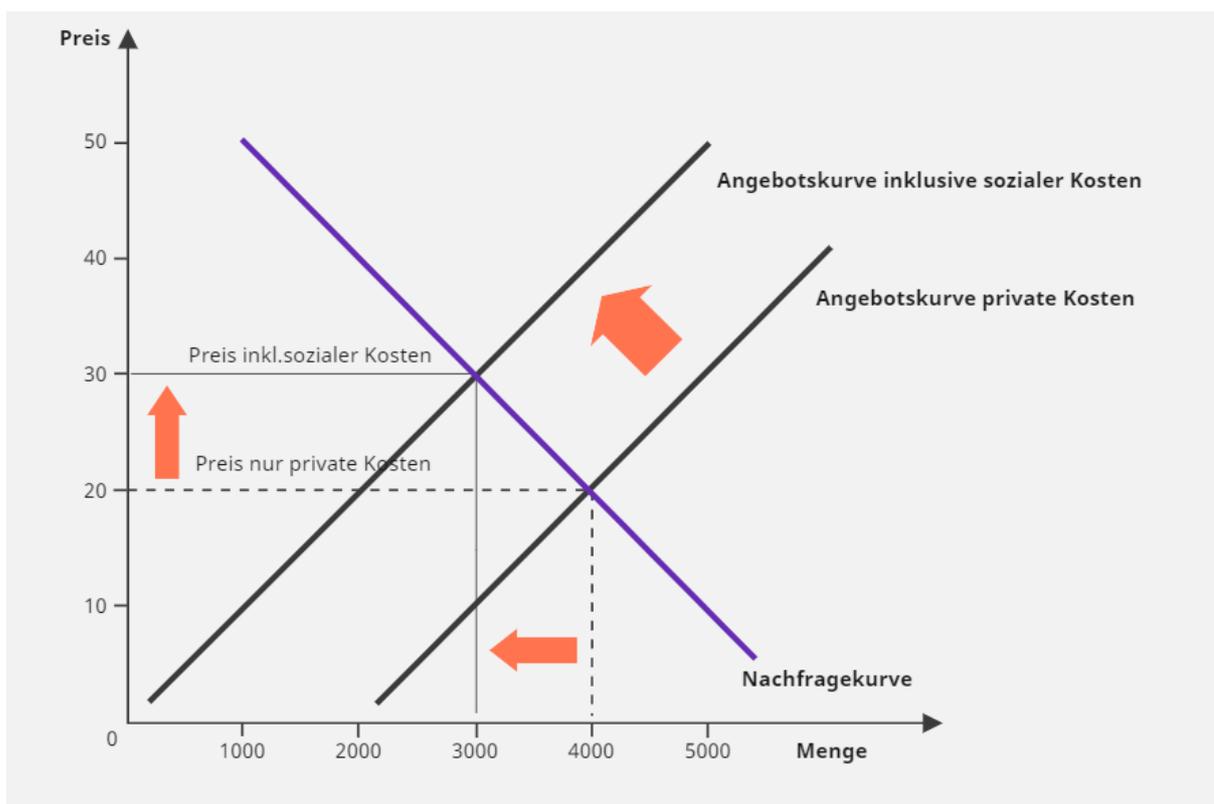
	Positive externe Effekte	Negative externe Effekte
<b>Erklärung</b>	Unbeteiligte Dritte profitieren von der Produktion oder dem Konsum eines Gutes	Unbeteiligte Dritte erleiden einen Schaden aus der Produktion oder dem Konsum eines Gutes
<b>Beispiel</b>	<b>Grundlagenforschung:</b> Erforschung von grundlegendem Wissen, das andere Unternehmen für die Weiterentwicklung ihrer Produkte nutzen können	<b>Umweltverschmutzung:</b> Bei der Produktion oder dem Konsum eines Gutes entstehen Umweltschäden, die sich negativ auf die Bevölkerung auswirken.
<b>Lösung</b>	Forschungsförderungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulierung</li> <li>• Beschränkungen</li> <li>• Steuern</li> </ul>

### Auswirkungen von negativen externen Effekten

Nachdem bei Gütern mit negativen externen Effekten die sozialen Kosten, die sich aus dem Konsum oder der Produktion ergeben, nicht berücksichtigt werden ergibt sich daraus

- ➔ ein zu niedriger Preis
- ➔ eine zu hohe konsumierte oder produzierte Menge

als es der Fall wäre, wenn die negativen Effekte auf Dritte berücksichtigt werden würden.





## Veranschaulichung der externen Kosten am Beispiel der „Kartoffeln“

In einem Supermarkt finden Sie folgende Angebote für den Kauf von Kartoffeln:



<b>Produkt</b>	Lagerkartoffeln Bio	Heurige Kartoffeln
<b>Herkunft</b>	Österreich	Ägypten
<b>Preis</b>	€ 1,99 pro Kilo	€ 1,50 pro Kilo

### Was sind die Gründe für die unterschiedlich hohen Preise?

Nach Beantwortung der beiden folgenden Fragen kommen Sie zu folgender Antwort:

- Welche Kosten fallen bei den beiden unterschiedlichen Produkten an?
- Werden alle diese Kosten (ausreichend) im Preis widerspiegelt?

Die Kartoffeln aus Ägypten verfügen über einen deutlich größeren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck als jene aus Österreich. Nachdem die sozialen Kosten, die sich daraus ergeben, jedoch nicht berücksichtigt werden, können die Kartoffeln aus Ägypten günstiger angeboten werden und werden stärker nachgefragt, als wenn diese sozialen Kosten berücksichtigt werden würden.

- ➔ Durch eine Besteuerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden diese sozialen Kosten zumindest teilweise berücksichtigt, und die Verzerrung der relativen Preise korrigiert.
- ➔ Die österreichischen Kartoffeln sind dadurch am Markt konkurrenzfähiger und die ägyptischen Kartoffeln werden weniger nachgefragt. Die Folge sind geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Transport von Gütern.



## AB 2 - Vertiefung: Externe Kosten am Beispiel Verkehr

Lesen Sie den Zeitungsausschnitt und **bearbeiten** Sie die nachfolgenden Aufgabenstellungen:

### Was der Verkehr tatsächlich kostet

Mit 19 Milliarden Euro beziffert der VCÖ (Verein Mobilität mit Zukunft) die Kosten des Verkehrs durch Luftverschmutzung, Unfälle oder Flächenverbrauch. Das zahlt die Gesellschaft, nicht die Verursacher:innen.

Wenn wir von den Kosten reden, die der Verkehr verursacht, denken wir an den Preis des Autos, Versicherung, Benzin oder Diesel (mittlerweile auch Strom). Wir denken an den Preis fürs Klimaticket oder die Öffi-Fahrkarte in den Nachbarort.

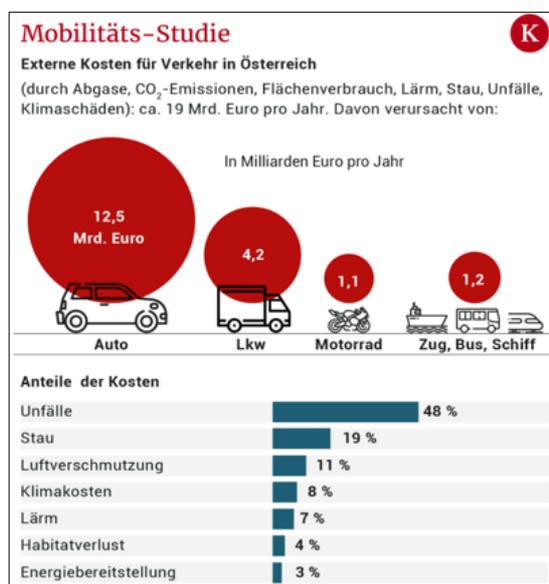
Der Verein Mobilität mit Zukunft (VCÖ) hat sich in einer aktuellen Studie die Kosten, die der Verkehr verursacht, aus vielen Perspektiven angeschaut. Vor allem hat der VCÖ ökologische und soziale Auswirkungen des österreichischen Verkehrssystems analysiert. Das Ergebnis der Studie sei vorweggenommen: „Der Umgang mit den Herausforderungen des Verkehrs ist teuer, sowohl für die Haushalte als auch für die Gesamtgesellschaft und dazu noch klimaschädlich und sozial ungerecht.“

24 Milliarden Euro geben Österreichs Haushalte für den Verkehr aus. Die öffentliche Hand legt zusätzlich 12,4 Milliarden Euro drauf, rechnet die Studie vor – ohne staatsnahe Gesellschaften.

### Hohe externe Kosten

Dazu kommen 19 Milliarden Euro an so bezeichneten „**externen Kosten**“. **12,5 Milliarden davon werden dem Auto zugeschrieben.** Darin enthalten sind eben jene Kosten, für die nicht die Nutzer:innen aufkommen. Kosten, die durch Abgase, CO<sub>2</sub>-Emissionen, Flächenverbrauch, Lärm und Unfälle entstehen. Oder durch den Bewegungsmangel, den die Studie als negativen Kostenfaktor benennt – im Vergleich zu einer Gesellschaft, die viel stärker auf Rad- und Fußgängerverkehr setzen würde.

In diese 19 Milliarden Euro wurden auch jene Kosten hineingerechnet, die durch den Klimawandel entstehen, etwa durch mehr und häufigere Unwetterschäden, durch mehr Krankheiten aufgrund von Hitzewellen.





**Externe Gesundheitskosten:**  
1.690 Euro/15.000 km  
**Unfallkosten:** 57 Mrd. Euro seit 2012  
(2021: 5,5 Mrd. Euro) Volkswirtschaftlicher  
**Schaden durch Bewegungsmangel:**  
1,6–2,4 Mrd. Euro/ Jahr

Mit **1.690 Euro pro Jahr** für die Allgemeinheit werden die vom **Autoverkehr ausgelösten Gesundheitskosten** pro 15.000 Kilometer beziffert. Und zwar in der deutschen Studie „The lifetime cost of driving a car“, die im Wissenschaftsmagazin „Ecological Economics“ publiziert wurde. Diese Studie schätzt auch, dass je nach Fahrzeugmodell 29 bis 41 Prozent

der Lebenszyklus-Kosten eines Autos nicht von den Nutzenden, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Bei einem durchschnittlichen Kleinwagen mit Verbrennungsmotor fallen demnach bei 15.000 Kilometern etwa 4.670 Euro pro Jahr an externen Kosten an, bei einem SUV nochmals 500 Euro mehr.

Auch die Unfallkosten spielen eine Rolle: **57 Milliarden Euro Unfall-Folgekosten seit 2012** hat der VCÖ erhoben – ohne das menschliche Leid dabei zu berücksichtigen. **Fünf Milliarden alleine im Jahr 2020** – damals gab es 17.110 Verkehrsunfälle mit mehreren Beteiligten.

### **Unfallverursacher: Pkw**

Ein großer Teil davon in den Flächenbundesländern. Autos bzw. deren Lenker:innen sind für zwei Drittel der Unfälle mit Radfahrenden und für drei Viertel der Unfälle mit Gehenden als Hauptverursacher:innen verantwortlich.

**Bewegungsmangel** zählt laut Weltgesundheitsorganisation WHO zu den schwerwiegendsten Risikofaktoren für die Gesundheit. Auch das wird durch eine autozentrierte Gesellschaft unterstützt, hat diese Studie errechnet: „Wer auf dem Arbeitsweg vorwiegend das Auto nutzt, kommt pro Jahr im Durchschnitt auf zwei Krankenstandstage mehr als jene, die mit dem Rad oder zu Fuß in die Arbeit kommen.“

### **Haushalte stark belastet**

Unter die Lupe genommen wurden auch die Kosten für die einzelnen Haushalte. Mit rund 504 Euro pro Monat geben österreichische Haushalte mehr Geld für Mobilität aus als für Essen (394 Euro). Wobei das Auto dabei der Kostentreiber ist, wie ein Ausgabenvergleich über 40 Jahre zeigt: Während ein autofreier Haushalt 63.000 Euro an Mobilitätskosten in diesem Zeitraum anhäuft, zahlt ein Haushalt mit einem Auto im gleichen Zeitraum im Schnitt 214.000 Euro für seine Mobilität. Wobei natürlich klar ist: nicht überall ist es möglich, kein Auto zu besitzen.

### **Luxusgut Auto?**

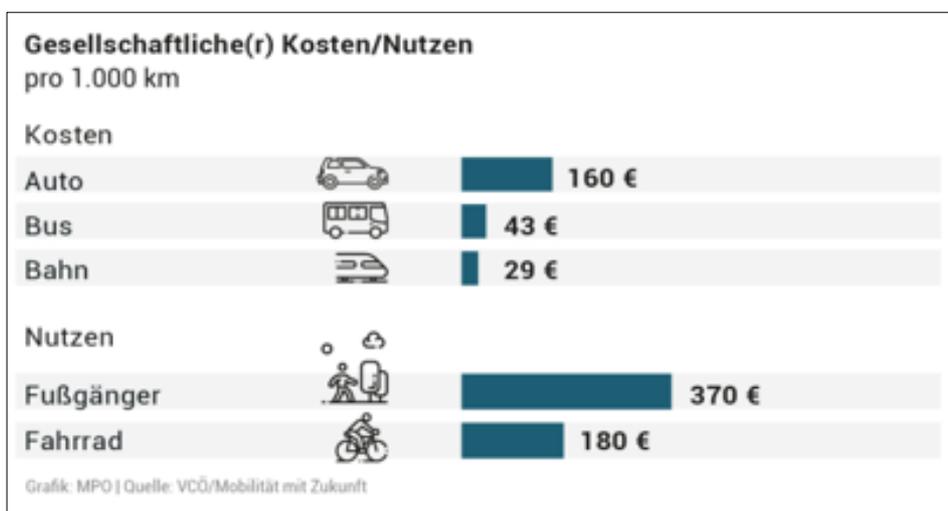
Laut VCÖ besitzen 45 Prozent der Haushalte mit niedrigem Einkommen kein Auto, nur neun Prozent zwei oder mehr. Fast genau umgekehrt ist es bei jenen mit dem höchsten Einkommen: 43 Prozent haben zwei oder mehr Autos, nur 11 Prozent keines.

Deshalb profitieren auch Haushalte mit hohem Einkommen überproportional vom „Dieselprivileg“ – 34 Prozent dieser Kosten gehen an die privilegierten Haushalte, nur 7 Prozent an jene mit geringem Einkommen. Und während Lkw und Autos mit 325 bzw. 180 Millionen Euro vom Dieselprivileg profitieren, fließen in den öffentlichen Busverkehr nur 13 Millionen.



### VCÖ empfiehlt Investition in Rad- und Fußgängerverkehr

Insgesamt kommt der VCÖ zum Ergebnis: Das Auto kostet die Gesellschaft pro 1.000 Kilometer 160 Euro, die Bahn 29, der Bus 43. Auf gleichem Weg gewinnt die Allgemeinheit bei dem oder der Radfahrer:in 180 Euro. Bei dem oder der Fußgänger:in sogar 370. Daraus schließt Michael Schwendinger vom VCÖ: „Jeder in Fahrrad- und Fußgängerverkehr investierte Euro erwirtschaftet einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 3,50 Euro und hilft, die Klimaziele zu erreichen, zu denen sich Österreich verpflichtet hat.“



<https://kurier.at/chronik/oesterreich/was-der-verkehr-tatsaechlich-kostet/402045334>, 17.6.2022 (leicht gekürzt)

a) Erläutern Sie den Begriff „externe Kosten“ und veranschaulichen Sie dies konkret am Beispiel des Verkehrs.



- b) Wie hoch beziffert der Verein Mobilität mit Zukunft (VCÖ) in seiner aktuellen Studie die externen Kosten für den gesamten Verkehr in Österreich und wie viel davon werden dem Auto zugeschrieben.

- c) Nennen Sie jene externen Kosten des Verkehrs, die anteilmäßig am stärksten ins Gewicht fallen.

- d) In der Studie wurden auch die Mobilitätskosten pro Haushalt berechnet. Wie viel Euro gibt ein durchschnittlicher österreichischer Haushalt monatlich für Mobilität aus?

- e) Erklären Sie – in kurz gefasster Form – warum ein Haushalt mit hohem Einkommen überproportional vom „Dieselprivileg“ profitiert.

- f) Erläutern Sie abschließend die Aussage: „Jeder in Fahrrad- und Fußgängerverkehr investierte Euro erwirtschaftet einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 3,50 Euro und hilft, die Klimaziele zu erreichen, zu denen sich Österreich verpflichtet hat.“





### AB 3 - Vertiefung: Die wahren Kosten von Kleidung und Lebensmitteln

#### Arbeitsauftrag:

Lesen Sie nicht nur den folgenden Textauszug sondern den gesamten Artikel (siehe Link!) und beantworten Sie die anschließenden Fragen in kurz gefasster Form:

EXTERNALITÄTEN

## Was Lebensmittel und Kleidung wirklich kosten müssten

Die niederländische Initiative True Price will den "wahren" Preis von Produkten aufzeigen – und damit auch deren Schaden an Mensch und Natur

Jakob Pallinger  
16. April 2022, 17:00, 535 Postings

Stellen Sie sich vor, Sie betreten einen Supermarkt, in dem jedes Produkt zwei Preisschilder hat – eines zeigt den "normalen" und eines den "wahren" Preis. Bananen kosten einmal 1,99 Euro pro Kilo und auf dem zweiten Schild 3,99 Euro. Ein Kilogramm Kaffeebohnen kostet 8,99 und 12,99 Euro, ein Liter Milch 1,15 und 2,50 Euro. Während der Unterschied zwischen dem normalen und dem wahren Preis bei manchen Produkten klein ist, klappt er bei anderen weit auseinander. An der Kassa zahlen Sie dann automatisch den höheren, "wahren" Preis. Würden Sie in einem solchen Supermarkt einkaufen?



Viele Produkte im Supermarkt müssten teurer sein, um die Kosten, die sie verursachen, miteinzubeziehen, heißt es von True Price. Könnte sich dann auch noch jeder alles leisten?

Tatsächlich gibt es einen solchen Supermarkt mit zwei Preisschildern

Quelle: <https://www.derstandard.at/story/2000134957081/was-lebensmittel-und-kleidung-wirklich-kosten-muessten>

1. In welcher Stadt befindet sich dieser Supermarkt mit zwei Preisschildern bei jedem Artikel?

2. Erklären Sie die Grundidee dieser doppelten Preisauszeichnung am Beispiel der Milch?



3. Erläutern Sie an einem selbstgewählten Beispiel mindestens zwei Schwierigkeiten und Unsicherheiten, die bei der Berechnung des „wahren Preises“ auftreten.

Empty dashed box for answer to question 3.

4. Nehmen Sie folgender Aussage – in kurz gefasster Form – Stellung:  
"So sauber unsere Supermärkte momentan auch aussehen: Noch sind sie voller Lügen."

Empty dashed box for answer to question 4.



### IB 3: Warum wird die CO<sub>2</sub>-Steuer eingeführt?

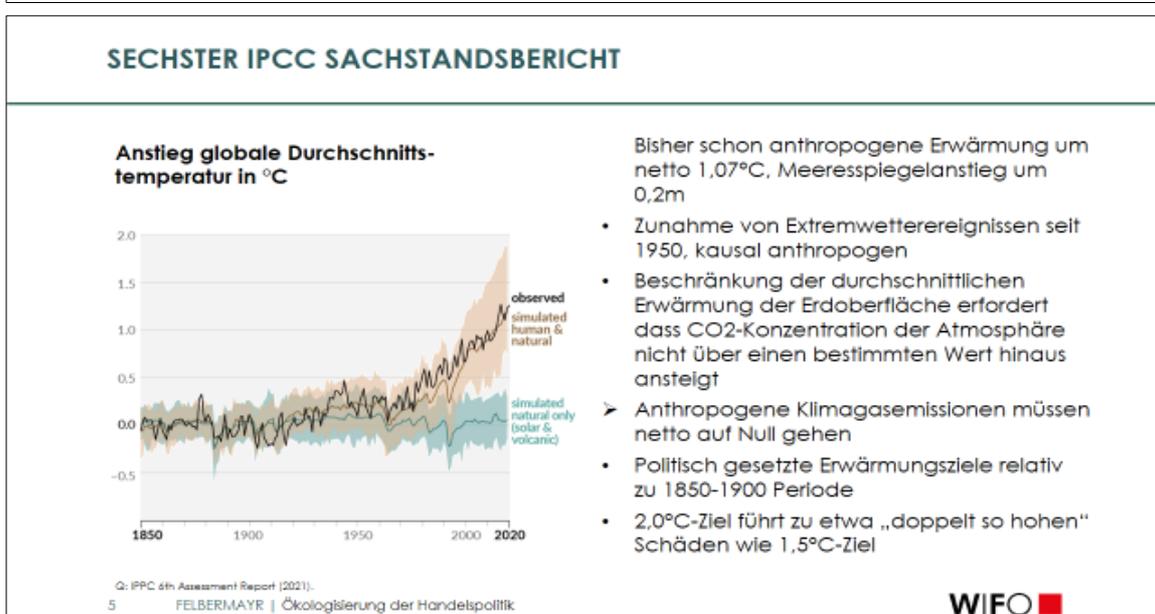
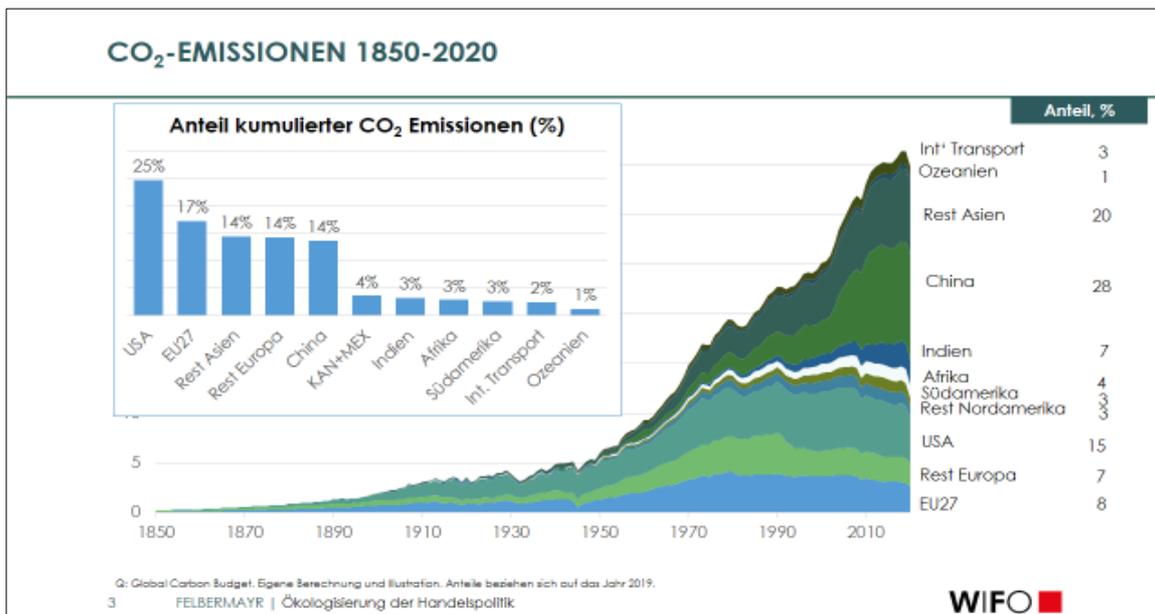
Lesen Sie nachfolgenden Informationen:

Für Ökosteuern sprechen sowohl **ökologische**, **ökonomische** und **soziologische Gründe**.

#### Ökologische Gründe

Die Menschheit verbraucht viel mehr und immer schneller natürliche Ressourcen, als wir und das Ökosystem Erde es auf Dauer verkraften können. Ein immer höherer Ressourcen- und Energieverbrauch führt zu einem massiven Anstieg des Ausstoßes klimaschädlicher Gase (z. B. CO<sub>2</sub>), die durch die Verbrennung fossiler Energieträger entstehen. Ergebnis sind unter anderem die Zunahme des Treibhauseffekts, immer häufigere Klimakatastrophen und aufgrund der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern auch die Zunahme von weltpolitischen Problemen und teilweise kriegerischen Ressourcenkonflikten. Quelle: <http://www.foes.de/themen/oekologische-steuerreform-1999-2003>

Die folgenden zwei Grafiken und Auszüge von Zeitungsberichten veranschaulichen, wie brisant – aus ökologischer Sicht - die Situation ist.





## Das Wasser steigt

Fragt sich bloß: Wie schnell? Die Verbrennung von Kohle, Öl und Gas heizt der Antarktis ein.



Im März häuften sich die Nachrichten aus der Antarktis: Ein Hitzerekord, der Kollaps eines Eisschelfs. Die Meldungen sind Vorboten dessen, was in den kommenden Jahrzehnten deutlich häufiger werden könnte. Vor allem ein heute bereits angeschlagener Gletscher könnte den Meeresspiegel dann um mehrere Meter ansteigen lassen.

Als das Conger-Eisschelf, eine antarktische Eisplatte so groß wie Rom, einstürzte, war die internationale Wissenschaftsgemeinschaft schockiert. Noch nie zuvor war ein Eisschelf in der Ostantarktis zusammengebrochen. Der Kollaps fiel mit einer "Hitzewelle" zusammen, während derer die Temperaturen teilweise um bis zu 40 Grad Celsius über dem Normalwert lagen.

"Teilweise wurden Temperaturen von minus zwölf Grad gemessen", sagte Zoë Thomas, eine Antarktis-Expertin der University of New South Wales in Sydney. "Das ist ganz klar eine Anomalie für die Region." Normalerweise sollten die Temperaturen eher bei minus 50 Grad Celsius liegen.

Doch sind diese wenigen kritischen Tage Mitte März eine Vorschau auf das, was kommen wird? Denn eine Eisschmelze, gepaart mit dem potenziellen Kollaps von Eisschelfen, könnte den Meeresspiegel um mehrere Meter ansteigen lassen. Dazu trägt auch das Abschmelzen von Gletschern bei, wie dem Pine-Island- oder dem Thwaites-Eisfeld in der Westantarktis.

Vor 129.000 Jahren hatte eine Eisschmelze in der Antarktis schon einmal einen extremen Anstieg des Meeresspiegels verursacht. Seit dem Jahr 1900 sind die Meere weltweit um rund 20 Zentimeter gestiegen. Doch der Anstieg beschleunigt sich immer mehr: Ein Viertel davon ist seit 2006 passiert. Derzeit steigt der Meeresspiegel durchschnittlich jedes Jahr um etwa 3,7 Millimeter. Bis 2100 rechnen Wissenschaftler:innen mit einem Anstieg von mindestens 28 Zentimetern - doch je nachdem, wie viel Eis abschmilzt, könnte der Meeresspiegel auch um bis zu zwei Meter oder mehr in die Höhe schnellen. Vor allem, wenn Gletscher wie der Pine Island oder der Thwaites kollabieren würden, könnte dies eine Art Dominoeffekt auslösen. Der Thwaites-Gletscher ist mit 192.000 Quadratkilometern fast so groß wie Großbritannien. Würde das dortige Eisschelf einbrechen, käme es zu einem Anstieg des Meeresspiegels global um etwa 65 Zentimeter.

Städte wie San Francisco, New York, Miami, London oder Jakarta würden überflutet werden. Für einige Pazifikstaaten wie Kiribati oder tief liegende Länder wie die Niederlande oder Bangladesch wären die



Folgen so katastrophal, dass einige Medien den Thwaites bereits "Doomsday Glacier" - "Weltuntergangsgletscher" getauft haben.

Hauptsächlich drei Faktoren tragen zum Kollaps von Schelfeis bei: die Erwärmung des Ozeans, die Erwärmung der Atmosphäre sowie die Menge des Meereises. "Man hat also die Eisdecke, die an Land ist, dann die angeschlossenen schwimmenden Eisstücke - Schelfeis - und schließlich das Eis im freien Meer", erklärt Zoë Thomas. "Das Meereis stabilisiert normalerweise das Schelfeis auf ähnliche Weise wie das Schelfeis die Eisdecke an Land stabilisiert." In dieser Saison habe man aber deutlich weniger Meereis registriert. "Was wiederum die Eisschelfe anfällig für Wellen und atmosphärische Einflüsse macht", betont sie.

Laut Thomas zeigen Modelle, dass der vom Menschen verursachte Klimawandel einen Großteil dieser Veränderungen in der Antarktis verursacht hat. Es ist vor allem die Verbrennung von Kohle, Öl und Gas, mit der die Temperaturen in die Höhe getrieben werden.

Erschreckend sei vor allem, wie sehr sich der Anstieg des Meeresspiegels in den vergangenen Jahren beschleunigt habe. "Früher war der Zeitrahmen immer mehrere Hundert Jahre. Jetzt sprechen wir von zwei oder drei Dekaden - es ist also etwas, das uns alle in unserer Lebenszeit treffen kann."

Etwa 680 Millionen Menschen leben in der direkten Umgebung von Küsten oder auf kleinen Inseln, wie es in einem Bericht des Deutschen Klima-Konsortiums (DKK) und des Konsortiums Deutsche Meeresforschung (KDM) heißt. "Ihr Leben und Überleben hängt unmittelbar vom Niveau der zukünftigen Meeresspiegel ab." Auch für die deutschen Nord- und Ostseeküsten sowie für Städte wie Bremen oder Hamburg würde "ein erhöhtes Risiko" bestehen, da Sturmfluten in Zukunft öfter und höher auflaufen könnten.

<https://www.sn.at/panorama/klimawandel/das-wasser-steigt-121230613>, 13.5.2022, gekürzt

## Extremwetter: Es droht wieder ein teures Jahr

**Naturkatastrophen sorgten bei Versicherern 2021 für hohe Kosten. Für heuer ist eine Prognose schwer vorauszusagen Jüngste Daten zeigen aber: Der Klimawandel schreitet voran. Das macht extreme Wetter immer wahrscheinlicher.**



Der Meeresspiegel ist in den vergangenen zehn Jahren doppelt so stark gestiegen wie in der Dekade zuvor.

Das vergangene Jahr war ein teures für die Versicherungswirtschaft. Laut dem Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) war 2021 das Jahr mit den bisher teuersten Naturkatastrophenschäden in Deutschland. So verursachten Extremwetter wie das Sturmtief Bernd – es hat die verheerende Flut ins deutsche Ahrtal gebracht –, Hagel und andere Unwetter allein in den



Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Bayern 11,4 Milliarden der deutschlandweit 12,7 Milliarden Euro Schäden. Ereignisse, die mit dem Klimawandel immer häufiger werden, warnt der GDV.

### Sauer und warm

Wobei das vergangene Jahr 2021 nicht das wärmste Jahr seit Messbeginn war. Zumindest nicht, was die Oberflächentemperatur des Planeten betrifft. Denn mit Blick auf die Ozeane meldete die WMO Rekordwerte bei drei wichtigen Indikatoren für den Klimawandel. Nie seit Messbeginn war der Wärmegehalt in den Ozeanen höher als 2021. Zwar gibt es erst seit 2006 ein flächendeckendes System mit schwimmenden Messgeräten, aber verfügbare Daten zeigen, dass die Ozeane seit Jahrzehnten wärmer werden. Seit 2016 hat sich der Prozess beschleunigt, die Temperaturen steigen bis in 2000 Meter Tiefe.

Laut WMO war auch die Versauerung im vergangenen Jahr auf einem Rekordniveau. Die Ozeane nehmen fast ein Viertel der menschengemachten CO<sub>2</sub>-Emissionen auf, das Gas reagiert mit dem Wasser – daher die Versauerung. Das bedeutet zwar, dass ein Teil der Emissionen nicht in der Atmosphäre bleibt und der Treibhauseffekt dadurch etwas abgeschwächt wird. Die schlechten Nachrichten sind aber: Die Meere können nicht unendlich viel CO<sub>2</sub> aufnehmen. Je saurer die Meere, desto geringer die Aufnahmefähigkeit. Laut WMO ist der pH-Wert (je niedriger der pH-Wert, desto saurer das Wasser) an der Meeresoberfläche so niedrig wie seit mindestens 26.000 Jahren nicht mehr.

### Meeresspiegel steigt schneller

Drittens meldete die WMO einen Rekord beim Meeresspiegel. Wärmere Temperaturen führen dazu, dass sich das Wasser ausdehnt. Dazu kommt, dass Eiskappen an den Polen und weltweit Gletscher schmelzen. Die Menge an Wasser nimmt zu. Die Folge ist, dass der Meeresspiegel in den vergangenen zehn Jahren um 4,5 Zentimeter angestiegen ist, doppelt so stark wie in den zehn Jahren zuvor. Für tiefgelegene Küstenregionen ist das existenzbedrohend.

Einen vierten Rekord gab es außerdem bei der CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre.

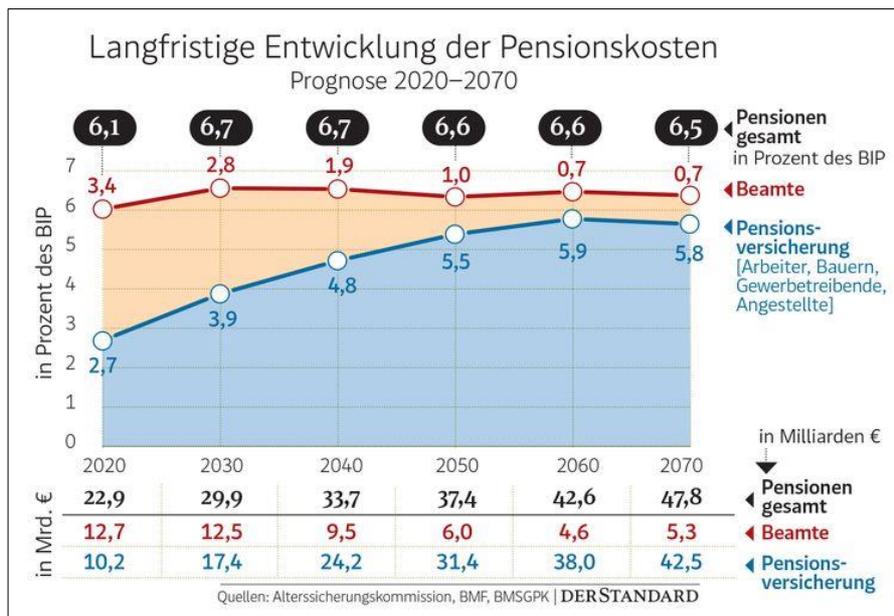
<https://www.diepresse.com/6141466/extremwetter-es-droht-wieder-ein-teures-jahr>, 18.5.2022, gekürzt

### Ökonomische Gründe

Eine der größten Herausforderungen für die Zukunft stellt die Umstellung der Finanzierung der Sozialausgaben dar. Heute werden diese weitgehend durch Abgaben auf die Löhne und Gehälter (= Lohnsteuer bzw. Lohnnebenkosten), also auf den Faktor Arbeit, finanziert. **Rund ein Drittel** der gesamten Steuereinnahmen werden durch die Lohnsteuer – also durch die **Besteuerung des Faktors „Arbeit“** - aufgebracht. Die Einkommen aus Kapital (Gewinne, Mieten, Pachten usw.) tragen nur zu etwas mehr als zehn Prozent zum Gesamtsteueraufkommen bei. Die hohen Lohnnebenkosten belasten die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt und führen dazu, dass der Wirtschaftsstandort „Österreich“ unattraktiver wird und in einer Reihe von Branchen zunehmend Arbeitsplätze ins Ausland verlagert werden. Verschärfend kommt dazu, dass die Digitalisierung und Vernetzung der Produktionsprozesse die Arbeitswelt über kurz oder lang grundlegend verändern werden und damit auch die Finanzierung des Sozialstaates über den Faktor „Arbeit“ immer schwieriger wird. An den **zwei ausgewählten Beispielen** soll der **hohe zukünftige Finanzbedarf** in kurz gefasster Form veranschaulicht werden:

### Langfristige Entwicklung der Pensionskosten

Auf Basis von Berechnungen von Statistik Austria und den beiden Wirtschaftsforschungsinstituten wird sich die Summe, die der Staat zusätzlich zu den von den Beschäftigten geleisteten Versicherungsbeiträgen für alle Pensionen insgesamt ausgibt, von 22,9 Milliarden im Jahre 2020 auf vermutlich 47,8 Milliarden im Jahre 2070 verdoppeln (siehe Grafik).



www.derstandard.at, 23.11.2021

In Relation zur Wirtschaftsleistung (Pensionen in Prozent des BIP), d.h. unter Ausklammerung der Inflation, sieht die Situation zweifelsohne etwas entspannter aus.

### Kosten für Pflege

Laut einer Studie des WIFO werden die öffentlichen Gesamtkosten für Pflege- und Betreuungsdienste, die die Länder und Gemeinden zu tragen haben, österreichweit bis zum Jahr 2050 um 360 Prozent steigen. Lagen sie im Jahr 2015 bei knapp zwei Milliarden Euro, werden es im Jahr 2050 rund neun Milliarden Euro sein. Ab dem Jahr 2025 gewinnt die Kostensteigerung aber umso stärker an Dynamik: Zwischen 2025 und 2050 verdreifachen sich die Kosten in nur 25 Jahren. Einer der Hauptgründe für die Entwicklungen liegt in der alternden Bevölkerung: Bis 2050 wird der Anteil der Menschen ab 80 Jahren auf ca. 11 Prozent (2015: 5 Prozent) steigen.

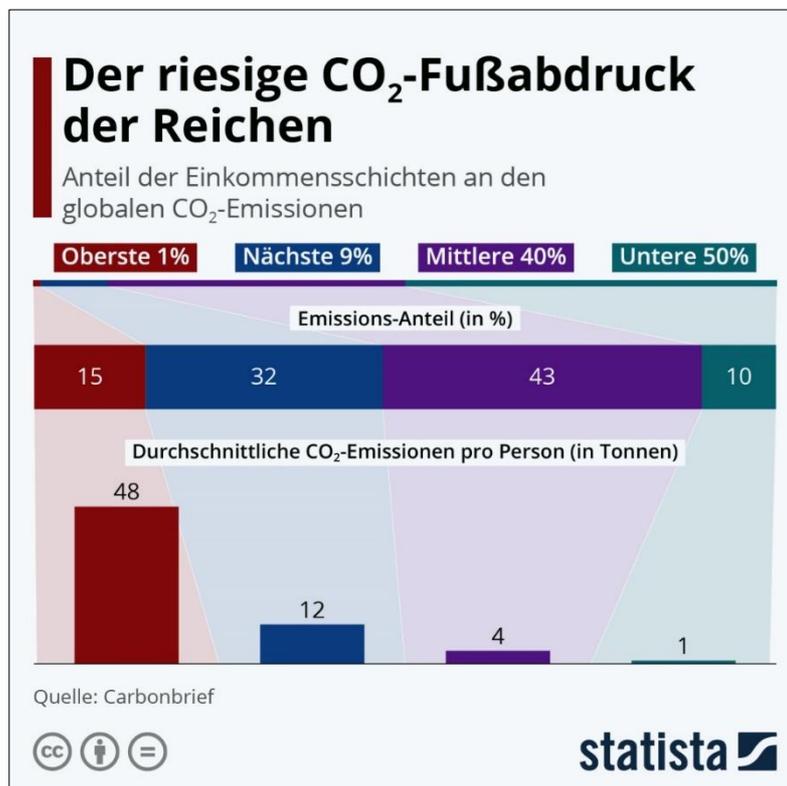


www.agenda-austria.at, 23.9.2019



## Soziologische Gründe

Wie zahlreiche Studien belegen, hängt der Ressourcen- und Naturverbrauch eines Menschen maßgeblich von seinem individuellen Einkommen ab. Je höher dieses ist, desto größer ist der ökologische Fußabdruck, den eine Person hinterlässt. Der wirtschaftliche Status bestimmt das Umweltverhalten von Menschen. Wie die Grafik zeigt, sind die reichsten zehn Prozent der Menschheit für rund 47 Prozent aller Kohlenstoffdioxid-Emissionen verantwortlich. Im Gegensatz dazu verursacht die ärmere Hälfte der Menschen weltweit nur ein Zehntel der Treibhausgasemissionen. Dazwischen liegt der Mittelstand, auf den rund 43 Prozent zurückzuführen sind.



[www.statista.com](http://www.statista.com), 21.2.2022

Werden diese Emissionsanteile auf eine Person heruntergebrochen, so zeigt sich, wie groß der **CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Top-Verdiener:innen** dieser Welt wirklich ist. So erzeugen Personen wie etwa Jeff Bezos oder Elon Musk, die zum reichsten Hundertstel gehören, 48 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr – rund 48-mal mehr als ein Mensch aus den unteren 50 Prozent (eine Tonne im Jahr). Einige Superreiche verursachen laut Studie sogar einen Ausstoß von mehr als 1.000 Tonnen im Jahr.

[rene.bocksch@statista.com](mailto:rene.bocksch@statista.com), 21.2.2022

## Was sind also die Hauptbeweggründe für eine ökologische Steuerreform?

Aus ökologischer Sicht kommt es zu einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Beim geplanten CO<sub>2</sub>-Preispfad werden – laut Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – bereits im Jahr 2025 1,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. Durch die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung wird ein erster „bescheidener“ Beitrag zum Kampf gegen den immer stärker sichtbaren Klimawandel geleistet.

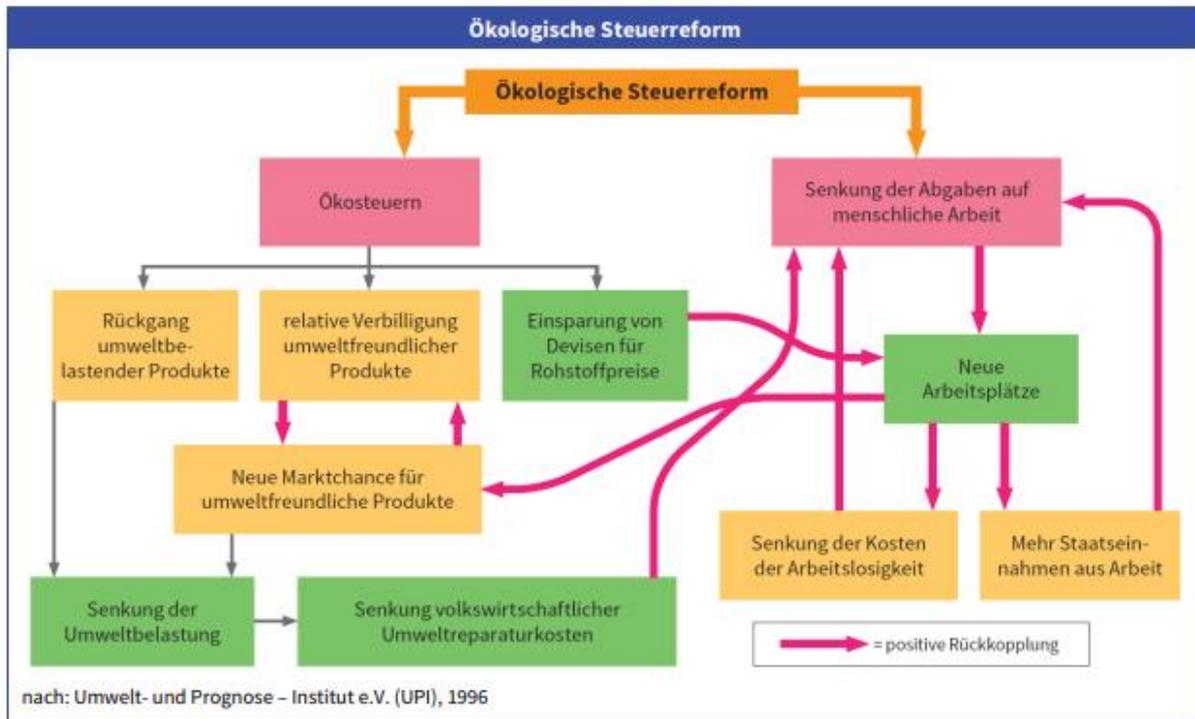
### 1. Aus **ökologischer Sicht** kommt es zu einer **Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen**.

Beim geplanten CO<sub>2</sub>-Preispfad werden – laut Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie – bereits im Jahr 2025 1,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart.



Durch die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung wird ein erster „bescheidener“ Beitrag zum Kampf gegen den immer stärker sichtbaren Klimawandel geleistet.

Aus **ökonomischer Sicht** soll der Faktor „Arbeit“ entlastet werden, indem die Steuerlast verstärkt auf den Faktor **„nicht erneuerbare Energien“** verlagert wird. Höhere Energiesteuern schaffen marktwirtschaftliche Anreize, mit Energie sparsamer umzugehen und in Zukunftstechnologien – sprich erneuerbare Energien – zu investieren. Die Einnahmen der Ökosteuer werden auch für die **schrittweise Senkung der Lohnnebenkosten verwendet**. Dies führt zu einer Reihe von wünschenswerten Entwicklungen bzw. Rückkopplungen, wie die folgende Grafik zeigt.



2. Aus **soziologischer Sicht** verursachen einkommensstarke Haushalte, wie bereits erwähnt, tendenziell mehr CO<sub>2</sub> (teurerer Lebensstil mit CO<sub>2</sub>-intensiven Aktivitäten, wie z.B. Flugreisen, größerer PKW) und sind damit auch von einer CO<sub>2</sub>-Besteuerung stärker betroffen. Inwieweit die höhere Besteuerung dieser Einkommensbezieher:innen zu einer Verhaltensänderung führen wird, ist nicht leicht zu beantworten, wie der folgende Interviewauszug veranschaulicht:

*„Fakt ist, dass die Top Ein-Prozent-Einkommensbezieher:innen zwei Mal so viele CO<sub>2</sub>-Emissionen erzeugen wie die unteren 50 Prozent. Diese Top-Einkommensbezieher:innen müssten ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen um das 30-fache senken. Die Frage stellt sich: Sind diese dazu bereit? Für Frau Univ. Prof. Sigrid Stagl korreliert das Einkommen stark mit der Bildung: „Viele Top-Einkommensbezieher:innen haben die Problemlage bereits erkannt. Sie sind sehr besorgt und wollen proaktiv an der Transformation mitwirken. Auch mit ihren finanziellen Hebeln durch Investitionen. Das bedeutet aber noch nicht, dass sie ihren Lebensstil ändern wollen. Das kommt vielleicht später.“*

Quelle. Sigrid Stagl ist Professorin am WU Department für Sozioökonomie.



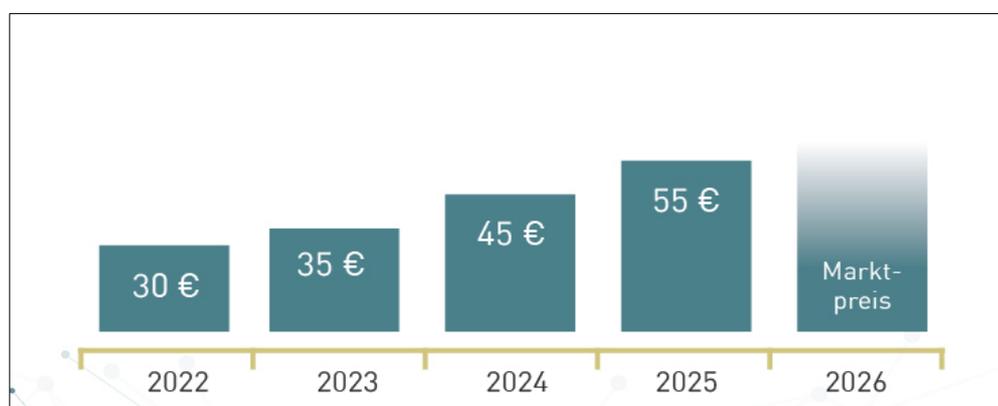
## IB 4: Was sind Eckpunkte der CO<sub>2</sub>-Steuer in Österreich?

Lesen Sie zunächst die nachfolgenden Informationen aufmerksam durch und beantworten Sie danach die Fragen auf dem **AB 4**:

### Wie viel Euro müssen pro Tonne CO<sub>2</sub> bezahlt werden?

Der CO<sub>2</sub>-Preis für Benzin, Diesel, Erdgas und Heizöl startet mit 30 Euro pro Tonne ab Oktober 2022. Geben die Hersteller den Preis direkt an die Verbraucher:innen weiter, kommen noch 20 Prozent Mehrwertsteuer dazu – das entspricht also insgesamt 36 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>.

Der Einstieg in die CO<sub>2</sub>-Bepreisung erfolgt durch einen für den Standort **im internationalen Wettbewerb vergleichbaren CO<sub>2</sub>-Preisfad**, wie die Grafik zeigt, der sich am wichtigsten Handelspartner Deutschland orientiert.



Die CO<sub>2</sub>-Abgabe steigt bis zum Jahre 2025 schrittweise an. Anschließend erfolgt eine freie Preisbildung unter Berücksichtigung der Preisentwicklungen auf der europäischen Ebene.

Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung enthält ergänzend einen Preisstabilisierungsmechanismus: Steigen in einem Jahr die Energiepreise in den ersten drei Quartalen um mehr als 12,5%, reduziert sich der CO<sub>2</sub>-Preisanstieg im Folgejahr um die Hälfte. Eine analoge Anpassung erfolgt bei einem Rückgang der Energiepreise.

### Wie hoch werden die voraussichtlichen Preiserhöhungen für Diesel, Benzin und Heizöl sein?

Das Wirtschaftsforschungsinstitut WIFO hat berechnet, wie hoch der Preisanstieg mit der Einführung der CO<sub>2</sub>-Steuer ausfallen wird. Demnach wird der Einstiegssatz einen Preisanstieg von **7,7 Cent** (inkl. USt.) je Liter Benzin und **8,8 Cent** (inkl. USt.) je Liter Diesel zur Folge haben. Für Erdgas werde der Preis vorerst um **7,3 Cent** (inkl. USt.) je m<sup>3</sup> steigen, beim Heizöl ist ein Preisanstieg von **9,7 Cent** (inkl. USt.) zu erwarten. Mit der geplanten jährlichen Anhebung der CO<sub>2</sub>-Steuer werden auch die Treibstoffpreise **Jahr für Jahr weiter steigen**. Dem WIFO zufolge sind folgende **Preisanstiege** (inklusive USt) **aufgrund des CO<sub>2</sub>-Preises** zu erwarten:

CO <sub>2</sub> -Preis	Benzin	Diesel	Erdgas	Heizöl
2022: 30€/t	+7,7 Cent/Liter	+8,8 Cent/Liter	+7,3 Cent/m <sup>3</sup>	+9,7 Cent/Liter
2023: 35€/t	+9,0 Cent/Liter	+10,3 Cent/Liter	+8,5 Cent/m <sup>3</sup>	+11,4 Cent/Liter
2024: 45€/t	+11,5 Cent/Liter	+13,3 Cent/Liter	+10,9 Cent/m <sup>3</sup>	+14,6 Cent/Liter
2025: 55€/t	+14,1 Cent/Liter	+16,2 Cent/Liter	+13,4 Cent/m <sup>3</sup>	+17,9 Cent/Liter

Quelle: WIFO-Berechnungen basierend auf Emissionsfaktoren des UBA



## Wie erfolgt die technische Umsetzung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in Österreich?

Die CO<sub>2</sub>-Steuer wird als eigenständige Abgabe direkt bei den Unternehmen, die die Kraft- und Heizstoffe in Verkehr bringen, eingehoben. Das sind jene Unternehmen, die die bereits bestehenden Energieabgaben, wie Mineralölsteuer, Erdgasabgabe oder Kohleabgabe entrichten. Die unmittelbaren Emittent:innen der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die von den Preiserhöhungen betroffen sind, wie beispielsweise Haushalte mit Öl- oder Gasheizung, Autofahrer:innen etc. unterliegen weiterhin keiner Abfuhrverpflichtung.

## Wie erfolgt die Rückverteilung der CO<sub>2</sub>-Steuereinnahmen über den Pro-Kopf-Pauschalbetrag (= Klimabonus) konkret?

Um die finanziellen Mehrbelastungen, die durch die Einführung der CO<sub>2</sub>-Abgabe entstehen, zu senken bzw. auszugleichen, wurde im Zuge der ökosozialen Steuerreform auch die Einführung des so genannten „**regionalen Klimabonus**“ beschlossen. Die **Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Steuer** gehen mit dem **Klimabonus direkt** an die **Bürgerinnen und Bürger zurück**. Klimafreundliches Verhalten wird dabei belohnt. Der Klimabonus wird jährlich ausbezahlt und geht an alle Menschen, die ihren Hauptwohnsitz mindestens sechs Monate im Jahr in Österreich haben — **Erwachsene genauso wie Kinder**, unabhängig von Herkunft und Staatsbürgerschaft. Dieser Klimabonus sollte im Jahre 2022 eigentlich **je nach Hauptwohnsitz** und dessen **Anbindung an den öffentlichen Verkehr in vier Stufen von 100 bis 200 Euro gestaffelt** werden.

Im Zuge des Entlastungspakets aufgrund der stark steigenden Preise (als Folge des Russland-Ukraine-Konflikts), wurde die CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf Oktober 2022 verschoben und der Klimabonus für das Jahr 2022 **für alle unabhängig vom Wohnort auf 250 Euro erhöht**. Dazu kommt eine **Inflationsabgeltung in Höhe von 250 Euro**. Erwachsene erhalten somit **insgesamt 500 Euro**, für Kinder gibt es einen 50% Aufschlag.

Ab 2023 wird der Klimabonus **regional gestaffelt**, d.h. mit einem Regionalausgleich ausgezahlt. Der Klimabonus besteht dann aus einem fixen Grundbetrag, der auch **Sockelbetrag** genannt wird (er ist für alle Menschen in Österreich gleich) und einem zusätzlichen **Regionalausgleich**.

Der Regionalausgleich berücksichtigt regionale Unterschiede: In Regionen mit schlechterer Infrastruktur und weniger öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Regionalausgleich höher. Menschen in diesen Regionen müssen mehr Geld für ihre Fortbewegung ausgeben. Der Regionalausgleich soll diese Kosten abdecken. Seine Höhe hängt dann davon ab, wie gut die Infrastruktur und die öffentliche Anbindung am eigenen Wohnort sind.

Im Detail: Es gibt vier Kategorien von Regionen. Diese unterscheiden sich dadurch, wie gut die Infrastruktur ist: Wie weit ist die nächste Volksschule entfernt? Gibt es in der Nähe Ämter? Wo ist das nächste Krankenhaus? Öffentliche Verkehrsmittel sind auch wichtig: Gibt es in der Region öffentliche Verkehrsmittel? Welche öffentlichen Verkehrsmittel und wie viele öffentliche Verkehrsmittel gibt es? Wie oft fahren die öffentlichen Verkehrsmittel?

Die vier Kategorien wurden von der Statistik Austria erstellt. Im Detail sieht dies wie folgt aus:

**Kategorie 1:** Städtische Zentren mit sehr guter Infrastruktur und sehr guter Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wien fällt in die Kategorie 1. Der Regionalausgleich beträgt 0 Prozent des Sockelbetrags.

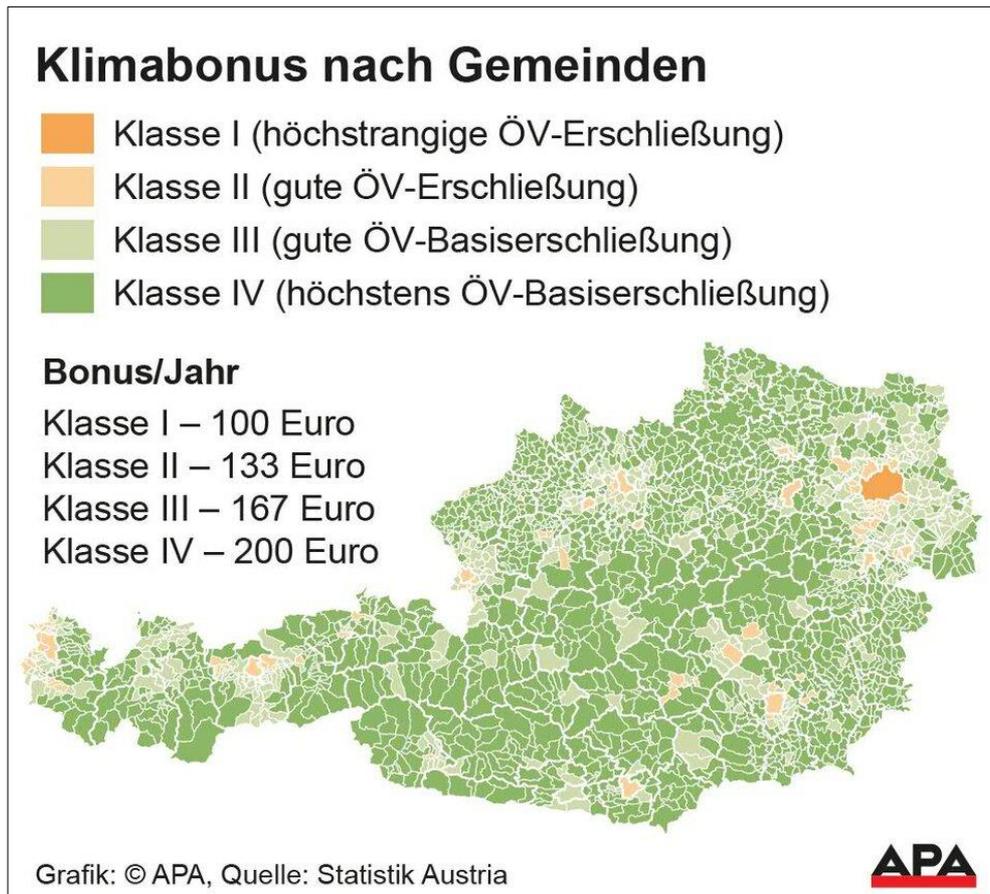
**Kategorie 2:** Städtische Zentren mit guter Infrastruktur und guter Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. In die Kategorie 2 fallen zum Beispiel Graz, Salzburg, Klagenfurt oder St. Pölten. Der Regionalausgleich beträgt 33 Prozent des Sockelbetrags.



**Kategorie 3:** Städtische Zentren und das Umland von Zentren, wo es eine grundlegende Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder eine gute grundlegende Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt. In die Kategorie 3 fallen zum Beispiel Groß-Enzersdorf, Wolfsberg oder Mittersill. Der Regionalausgleich beträgt 66 Prozent des Sockelbetrags.

**Kategorie 4:** Ländliche Gemeinden und Gemeinden, wo es nur eine grundlegende Ausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt. In die Kategorie 4 fallen zum Beispiel Mariazell, Werfen oder Sölden. Der Regionalausgleich beträgt 100 Prozent des Sockelbetrags.

Die folgende Abbildung zeigt die Klimabonus-Landkarte:



**Hinweis:** Die ursprünglich geplanten Beträge von 100, 133, 167 und 200 Euro je nach Wohnort werden mit der CO<sub>2</sub>-Bepreisung **ab 2023 angehoben**. Wenn der CO<sub>2</sub>-Preis erhöht wird, wird auch der Klimabonus automatisch erhöht.

### Wie geht es nach dem Jahre 2025 weiter?

Ab dem Jahr 2026 soll die österreichische CO<sub>2</sub>-Bepreisung in einen EU-weiten CO<sub>2</sub>-Emissionshandel übergeführt werden. Es sollen dabei nur jene Bereiche umfasst werden, die nicht bereits Teil des bestehenden EU-Emissionshandelssystem sind.

### Was beinhaltet die Carbon-Leakage-Regelung?

Für den produzierenden Bereich wird eine **Carbon-Leakage-Regelung** eingeführt, um die **Wettbewerbsfähigkeit am Standort Österreich** zu erhalten. Dadurch soll die Verlagerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Drittstaaten vermieden werden. Die Kompensation im Rahmen der Carbon-Leakage-Regelung unterstützt somit Unternehmen, für die ein **Wechsel auf CO<sub>2</sub>-neutrale Alternativen derzeit noch nicht möglich ist**.



## AB 4: Was sind Eckpunkte der CO<sub>2</sub>-Steuer in Österreich?

### Arbeitsauftrag 1:

**Beantworten** Sie mithilfe des Informationsblattes „Was sind die Eckpunkte der CO<sub>2</sub>-Steuer in Österreich?“ die folgenden **Fragen**:

a) Wie hoch ist/war der Startpreis der CO<sub>2</sub>-Abgabe im Jahr 2022?

b) Wer ist bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe der Steuerträger:in/Steuerschuldner:in und wer der:die Steuerzahler:in?

c) Der Klimabonus ist neben der CO<sub>2</sub>-Bepreisung das „Herzstück“ der ökosozialen Steuerreform. Warum wurde er eingeführt?

d) Aus welchen zwei Teilen besteht der Klimabonus?

e) Warum wurde die „Carbon-Leakage-Regelung“ eingeführt?

### Arbeitsauftrag 2:

**Beantworten** Sie mithilfe des Links <https://www.klimabonus.gv.at> die folgenden **Frage**:

Was muss ich machen, damit ich denn Klimabonus bekomme?



## IB 5: Welche Auswirkungen hat eine CO<sub>2</sub>-Steuer?

Lesen Sie zunächst die nachfolgenden Informationen aufmerksam durch und beantworten Sie danach die Fragen auf dem **AB 5**:

### 1. Verringerung von Treibhausgasen

Durch die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Besteuerung auf Benzin, Diesel, Heizöl, Erdgas, Flüssiggas, Kohle und Kerosin soll die Emission von Treibhausgasen vermindert bzw. versucht werden, dass ein vorweg festgelegter Grenzwert für den Gesamtausstoß eines Landes eingehalten wird. Inwieweit diese angestrebte Emissionsmenge erreicht wird, **hängt nicht nur** von der **Höhe der CO<sub>2</sub>-Steuer sondern auch** von einer **Reihe weiterer Faktoren ab**.

Von welchen Einflussfaktoren dies im Detail abhängig ist, wird nachfolgend am Beispiel des „**Individualverkehrs**“ veranschaulicht:

#### **Faktor „Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel“:**

Durch die CO<sub>2</sub>-Steuer würde die Fahrt mit dem privaten Pkw teurer werden. Die Menschen werden aber nur dann verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel, wie Bus, Bahn, Straßen- und U-Bahn umsteigen, wenn diese billiger, attraktiver bzw. überhaupt vorhanden sind. Ergänzend dazu müssten kontraproduktive Unterstützungsmaßnahmen im Verkehrsbereich, wie z.B. das amtliche Kilometergeld, die Pendlerpauschale, die Verpflichtung zur Errichtung von Pkw-Stellplätzen schrittweise reduziert werden, um die angestrebten Emissionsziele zu erreichen.

#### **Faktor „Attraktivität von E-Autos“**

Inwieweit die Reduktion der Treibhausgasemissionen im Sektor Individualverkehr gelingen wird, hängt sehr wesentlich von der Bereitschaft der Konsument:innen ab, verstärkt auf E-Autos umzusteigen. In der CO<sub>2</sub>-Lebensbilanz (das bedeutet, dass sowohl die Produktion, als auch Nutzung und Entsorgung des PKW zusammengerechnet werden) liegen Elektroautos demnach weit unter herkömmlichen Verbrennermotoren – das gilt besonders, wenn sie mit Strom aus erneuerbaren Energien angetrieben werden. Aber auch, wenn konventioneller Strom verwendet wird, schneiden E-Autos noch deutlich besser ab als diesel- und benzinbetriebene PKW. Auch in Österreich wird der Umstieg auf das E-Auto mit einer Reihe von Maßnahmen unterstützt bzw. gefördert, was wiederum positive Auswirkungen auf die nationale CO<sub>2</sub>-Bilanz hat.

#### **Faktor „Tanktourismus“**

Ein nicht kleiner Teil der errechneten CO<sub>2</sub>-Ersparnis im Verkehrsbereich entfällt auf Tanktourist:innen. Deren Emissionen würden bei entsprechender Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Steuer jenseits der Grenze anfallen. Gut für die heimische Bilanz, aber aus gesamteuropäischer Sicht wenig erfreulich.

#### **Faktor „Höhe des Klimabonus“**

Klammert man die außergewöhnlichen Preissteigerungen im Bereich der Treibstoffe aus, die durch den Russland-Ukraine Konflikt ausgelöst wurden, weisen zahlreiche Klimaexpert:innen darauf hin, dass der **CO<sub>2</sub>-Einstiegspreis** aus volkswirtschaftlicher Sicht zu niedrig sei. Der Klimabonus wurde hingegen in Relation dazu aktuell relativ hoch angesetzt. Eine Situation, die laut Expert:innen vermutlich zu geringe Anreize bietet, CO<sub>2</sub> einzusparen.

Die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Steuer löst aber, jenseits der gewünschten Verringerung von Treibhausgasemissionen, **folgende weitere Effekte** aus. Die jeweiligen Auswirkungen hängen wiederum von der Höhe der Steuer, den Reaktionen der Konsument:innen und Unternehmen auf die höheren Preise, den vorhandenen umweltfreundlichen Alternativen und der Form der Verwendung der zusätzlichen Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Steuer (z.B. Rückerstattung der Einnahmen an jede:n Bürger:in oder Finanzierung von Umweltprogrammen) ab.



In der folgenden Tabelle werden die vom Umweltbundesamt abgeschätzten [...] CO<sub>2</sub>-Einsparungseffekte für die Fixpreisphase bis zum Jahr 2025 dargestellt:

### Ökologische Auswirkungen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung

	2022	2023	2024	2025
CO <sub>2</sub> -Preis <i>in EUR/Tonne</i>	15*	35	45	55
Emissionsveränderung durch die CO <sub>2</sub> -Bepreisung im non-ETS-Bereich <i>in Mio. Tonnen CO<sub>2</sub></i>	-0,40	-0,93	-1,22	-1,49

\* Im Jahresschnitt 2022 beträgt der CO<sub>2</sub>-Preis 15 EUR (30 EUR in der zweiten Jahreshälfte).

Quelle: Umweltbundesamt.

Die vom Umweltbundesamt geschätzten Emissionseinsparungen steigen weitgehend linear mit dem Preis an. Im Jahr 2025 bewirkt die CO<sub>2</sub>-Bepreisung einen Emissionsrückgang um rd. 1,5 Mio. t CO<sub>2</sub>. Dies entspricht 4,5 % der von der Maßnahme umfassten Emissionen. Der vom Budgetdienst geschätzte durchschnittliche Anstieg der Energiepreise aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung beträgt im Jahr 2025 etwa 10 % bis 15 %.

Mit der CO<sub>2</sub>-Bepreisung und der Höhe des vorgegebenen CO<sub>2</sub>-Preises wird nur ein Teil der notwendigen Reduktion von Treibhausgasemissionen bis 2025 erreicht. Im Bereich außerhalb des EU-ETS [z.B. Emissionen in der Landwirtschaft] muss Österreich die Emissionen von rd. 50 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2019 gemäß bestehender Rechtslage auf rd. 43 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr 2025 reduzieren. Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung selbst bewirkt eine Reduktion um 1,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Die Differenz muss durch weitere auf nationaler und internationaler Ebene geplante bzw. bereits umgesetzte Klimaschutzmaßnahmen realisiert werden.

Quelle: BD\_ - Ökosoziale\_Steuerreform\_2022 (stark gekürzt)

## 2. Verteilungspolitische Effekte

Besondere Aufmerksamkeit haben die **distributiven** (= verteilungspolitischen) **Effekte** von CO<sub>2</sub>-Steuern erhalten. Dabei betrachtet man die Wirkung der Steuer nach **Steuerüberwälzung**: Unternehmen werden versuchen, Kostensteigerungen an Kund:innen weiterzugeben. Wenn die Steuer nicht in ihrer gesamten Höhe an Verbraucher:innen weitergegeben wird, hat sie Einfluss auf Unternehmensgewinne und Arbeitseinkommen. Weitergegebene Kosten führen zu höheren Ausgaben der Verbraucher:innen oder Konsumverzicht.

- Die Frage ist hier vor allem, inwieweit Haushalte in Relation zu ihrem Einkommen und Vermögen durch die Steuer ungleich belastet werden. Dabei sind neben höheren Preisen für Strom, Heizung und Fahrkosten auch Preisänderungen weiterer konsumierter Produkte zu berücksichtigen.
- Auch die Vorteile einer CO<sub>2</sub>-Steuer können ungleich verteilt sein. Von der Verringerung weiterer, oft regionaler Umweltschäden, etwa besserer Luftqualität, profitieren vor allem die betroffenen örtlichen Bevölkerungsgruppen.
- Haushalte können zudem unterschiedlich von der Verwendung der Steuereinnahmen profitieren.

Insgesamt wirken CO<sub>2</sub>-Steuern eher **regressiv**. Das heißt, **Haushalte mit geringem Einkommen** werden verhältnismäßig [...] stärker belastet. Dies liegt vor allem daran, dass sie einen größeren Anteil ihres Einkommens für Heizenergie und Strom ausgeben. Nicht alle Studien kommen jedoch zu diesem Ergebnis; einzelne Fallstudien ergaben proportionale Belastungen, also keine Umverteilungswirkung, oder eine leicht progressive Wirkung, also sogar eine verhältnismäßig höhere Belastung wohlhabender Haushalte. [...] Über eine gezielte Verwendung der Steuereinnahmen, zum Beispiel in Form von Steuer- und Abgabenerleichterungen, von denen vor allem einkommensschwächere Haushalte profitieren, kann der Staat regressive Wirkungen der Steuer korrigieren. Alternativ kann er Heizungsenergie und



*Haushaltsstrom bis zu einer bestimmten Grenze von der Steuer ausnehmen oder hierfür einen geringeren Steuersatz festlegen.*

Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/CO2-Steuer>, gekürzt, 30.8.2022

Die Höhe des Klimabonus ab 2023 wird per Verordnung festgelegt und ist daher noch nicht endgültig bekannt. Ein Teil der Belastung durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung wird von den Privathaushalten getragen. Zunächst sind diese direkt durch höhere Preise für die Treibstoffe betroffen, weil die Kosten für die CO<sub>2</sub>-Zertifikate auf die entsprechenden Preise aufgeschlagen werden. Die Haushalte werden aber auch beim Konsum von anderen Gütern belastet. Ein Teil der Mehrkosten wird von den Unternehmen getragen werden, weil sie diese, beispielsweise aufgrund des internationalen Wettbewerbs, nicht weitergeben werden können.

Die folgende Tabelle enthält die **geschätzte Belastung und Entlastung der Privathaushalte**:

### Auswirkung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf Privathaushalte

<i>in Mio. EUR</i>	2022	2023	2024	2025
Entlastung durch Klimabonus	1.280	1.340	1.450	1.560
Belastung von Privathaushalten (inkl. USt)	370	860	1.080	1.290
Benzin und Diesel	170	400	500	600
Erdgas	50	120	160	190
Heizöl	50	100	130	160
weiterer Konsum	100	230	290	340
<b>Nettoentlastung von Privathaushalten</b>	<b>910</b>	<b>490</b>	<b>370</b>	<b>270</b>

Quellen: Statistik Austria Konsumerhebung 2019/2020, Energiegesamtrechnung, Input-Output-Statistik, eigene Berechnungen [Budgetdienst]

*Die geschätzte Belastung der Privathaushalte unter Berücksichtigung der Umsatzsteuer und die korrespondierenden Mehreinnahmen steigen von 370 Mio. EUR im Jahr 2022 auf 1.290 Mio. EUR im Jahr 2025. Der Anstieg liegt primär am steigenden CO<sub>2</sub>-Preis [...]. Gedämpft wird das Wachstum durch einen Rückgang der Emissionen aufgrund der CO<sub>2</sub>-Bepreisung selbst, aber auch in Folge weiterer nationaler und internationaler Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele. Knapp die Hälfte der geschätzten Belastung betrifft Mehrausgaben für Benzin und Diesel, welche von 170 Mio. EUR auf 600 Mio. EUR im Jahr 2025 steigen. Steuerbedingte höhere Preise für Erdgas und Heizöl machen knapp 30 % des geschätzten Gesamtvolumens aus. Etwa ein Viertel der Mehrausgaben entfällt auf geschätzte Preissteigerungen von anderen Produkten, bei deren Herstellung Mehrkosten für nationale CO<sub>2</sub>-Zertifikate entstehen. Der Klimabonus wird im Jahr 2022 für das Gesamtjahr ausbezahlt, obwohl die CO<sub>2</sub>-Bepreisung erst ab Oktober in Kraft tritt. Alleine deshalb ist die Entlastung der Privathaushalte durch den Klimabonus mit geschätzten 1.280 Mio. EUR wesentlich höher als die Belastung, sodass die Nettoentlastung im Jahr 2022 insgesamt 910 Mio. EUR beträgt. Aber auch im Jahr 2023 ist die geschätzte Entlastung um etwas mehr als die Hälfte höher als die Belastung der Privathaushalte und die geschätzte Nettoentlastung beträgt 490 Mio. EUR. In den Folgejahren geht die Nettoentlastung weiter zurück, weil die Auszahlungen für den Klimabonus [...] bis zum Jahr 2025 nur um 20 % gegenüber dem Jahr 2022 steigen, während sich der CO<sub>2</sub>-Preis um mehr als 80 % erhöht. Die Höhe des Klimabonus pro Person ab dem Jahr 2023 wird jedoch per Verordnung festgelegt, sodass die tatsächliche Veränderung von den derzeit genannten Werten abweichen kann.*

Quelle: BD\_- Ökosoziale\_Steuerreform\_2022 (gekürzt)

### Beispiel „Wohnen“

Wer z.B. mit Gas oder Öl heizt, ist stärker von der Steuer betroffen. So ist laut Studien in Österreich die Gruppe der Pensionist:innen sehr stark von einer CO<sub>2</sub>-Besteuerung betroffen, weil sie meist alleine leben und ihre Häuser mehr mit Gas oder Öl heizen.



### 3. Verzerrungen des Wettbewerbs im Außenhandel

Ein häufig vorgebrachtes Argument gegen eine CO<sub>2</sub>-Besteuerung lautet: Energieintensive Unternehmen haben dadurch höhere Kosten. Dies hat Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit und könnte Unternehmen dazu veranlassen, ihre Produktion an Standorte in Länder mit niedrigeren Kosten bzw. geringeren Umweltauflagen zu verlagern. Dieses **Phänomen** bezeichnet man als „**Carbon Leakage**“.

### 4. Finanzielle Auswirkungen im Überblick

Mit der Ökosozialen Steuerreform 2022 wurden umfassende Entlastungsmaßnahmen für Privathaushalte und Unternehmen sowie die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung und damit im Zusammenhang stehende Ausgleichszahlungen (= Klimabonus) beschlossen.

Insgesamt beträgt das geplante Entlastungsvolumen der ökosozialen Steuerreform, also aller Maßnahmen, im Jahr 2022 rd. 2,5 Mrd. EUR. Aufgrund der etappenweisen Steuersenkung bei der Einkommensteuer und der Körperschaftsteuer und der teilweise verzögerten budgetären Wirkung der Maßnahmen steigt das Entlastungsvolumen bis 2025 deutlich auf rd. 5,6 Mrd. EUR an.

#### Finanzielle Auswirkungen im Überblick

<i>in Mio. EUR</i>	2022	2023	2024	2025
<b>Nettofinanzierung Ökosoziales Steuerreformgesetz 2022 Teil I</b>	<b>-1.143</b>	<b>-2.392</b>	<b>-3.645</b>	<b>-4.035</b>
davon				
Senkung Lohn- und Einkommensteuer 2. Tarifstufe	-750	-1.750	-2.050	-2.150
Senkung Lohn- und Einkommensteuer 3. Tarifstufe		-200	-500	-600
Erhöhung Negativsteuer und Pensionistenabsetzbetrag	-550	-650	-650	-650
Erhöhung Familienbonus und Kindermehrbetrag	-75	-350	-525	-600
Senkung Körperschaftsteuersatz			-300	-700
Einführung (Öko-) Investitionsfreibetrag			-350	-350
CO <sub>2</sub> -Bepreisung	500	1.000	1.400	1.700
Ausgleichszahlungen an Unternehmen und Landwirtschaft (z.B. Carbon Leakage)	-180	-235	-265	-295
<b>Nettofinanzierung Klimabonusgesetz (Teil II)</b>	<b>-1.250</b>	<b>-1.300</b>	<b>-1.400</b>	<b>-1.500</b>
Regionaler Klimabonus	-1.250	-1.300	-1.400	-1.500
<b>Nettofinanzierung Ökosoziales Steuerreformgesetz 2022 Teil III</b>	<b>-61</b>	<b>-61</b>	<b>-61</b>	<b>-61</b>
Beitrag des Bundes Senkung KV-Beitrag	-61	-61	-61	-61
<b>Nettofinanzierung gesamt</b>	<b>-2.454</b>	<b>-3.753</b>	<b>-5.106</b>	<b>-5.596</b>

Quelle: BD\_- Ökosoziale Steuerreform 2022 (Hinweis: Die Erhöhung des Klimabonus auf EUR 250,- für das Jahr 2022 [für jede:n Österreicher:in] ist in dieser Aufstellung nicht berücksichtigt)

Wie aus der Tabelle ersichtlich [siehe Markierung] steigen die jährlich zu erwarteten Einnahmen durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung von 500 Mio. EUR im Jahr 2022 auf 1.700 Mio. EUR im Jahr 2025.

Für Privathaushalte erfolgt eine Kompensation der Mehrbelastung ab dem Jahr 2023 – wie bereits aufgezeigt - durch den **regionalen Klimabonus**. Der höhere Klimabonus bei schlechterer Anbindung an den öffentlichen Verkehr soll die höhere Mehrbelastung im Bereich der Mobilität ausgleichen. In den ersten Schätzungen des Budgetdienstes zeigt sich, dass der **regionale Zuschlag höher ist als die durchschnittliche Mehrbelastung in Regionen mit schlechterer Anbindung an den öffentlichen Verkehr**. So sollen die Auszahlungen für den Klimabonus von 1.250 Mio. EUR im Jahr 2022 auf 1.500 Mio. EUR im Jahr 2025 steigen [siehe Markierung]. Damit würde zumindest im Durchschnitt die Mehrbelastung durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung mehr als ausgeglichen. Bei manchen Haushalten, beispielsweise bei Verwendung einer Öl- oder Gasheizung, wäre die Belastung mittelfristig jedoch höher. Gesetzlich festgelegt wird die Höhe des Klimabonus nur für das Jahr 2022, für die Folgejahre wird er jährlich neu angepasst.



Unternehmen in handels- und emissionsintensiven Wirtschaftszweigen erhalten mit der „Carbon Leakage“ Regelung zwischen 65 % und 95 % der Mehrbelastung ersetzt, um eine Verlagerung der Produktion ins Ausland zu vermeiden. Unternehmen mit besonders hohen Energiekosten oder Zusatzkosten durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung werden durch die Härtefallregelung entlastet. Sowohl bei der „Carbon Leakage“ Regelung als auch bei der Härtefallregelung muss ein Teil der Entlastung für Klimaschutzmaßnahmen im Unternehmen eingesetzt werden.



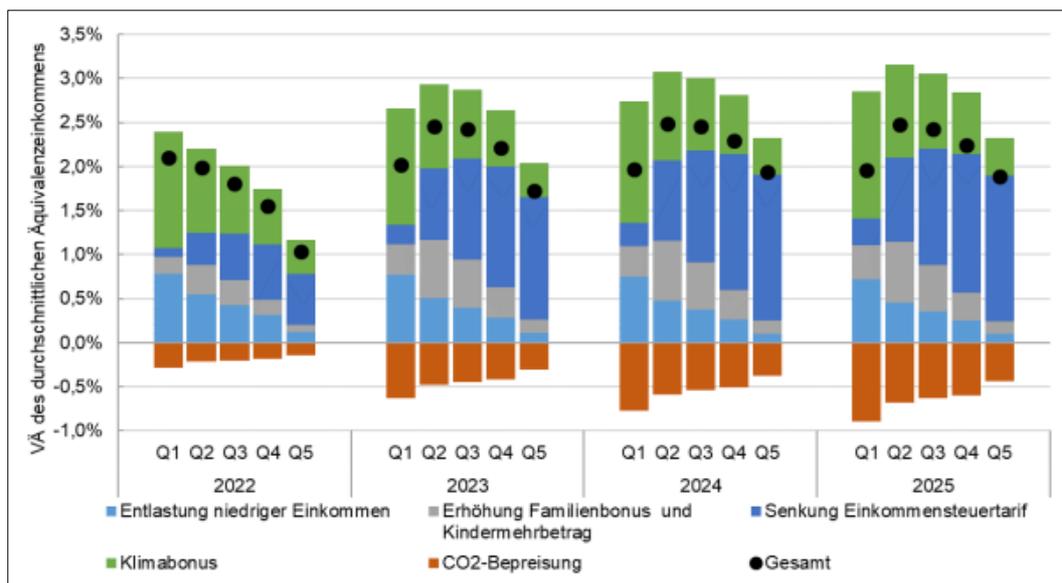
## AB 5: Welche Auswirkungen hat eine CO<sub>2</sub>-Steuer?

**Beantworten** Sie mithilfe des Informationsblattes „Welche Auswirkungen hat eine CO<sub>2</sub>-Steuer?“ die folgenden **Fragen**:

1. Diverse Berechnungen über die tatsächlichen Einsparungseffekte, die man sich durch die Einführung der CO<sub>2</sub>-Steuer erhofft, sind mit einer Reihe von Unsicherheiten behaftet. Erläutern Sie diese Problematik – in kurz gefasster Form - am Beispiel des Individualverkehrs.

2. Die Auswirkungen der Maßnahmen der Ökosozialen Steuerreform 2022 auf die Haushaltseinkommen (= Verteilungswirkungen) der Österreicher:innen sind vielschichtig.

Erläutern Sie anhand der folgenden Grafik, wie sich die **CO<sub>2</sub>-Bepreisung** und der **regionale Klimabonus** in den **einzelnen Einkommensegmenten im Zeitraum 2022 – 2025 auswirken** wird (Hinweis: Q1 steht für das 1. Quintil der Einkommensverteilung [20 % der Personen mit dem niedrigsten Haushaltseinkommen], Q2 für das 2. Quintil usw.)

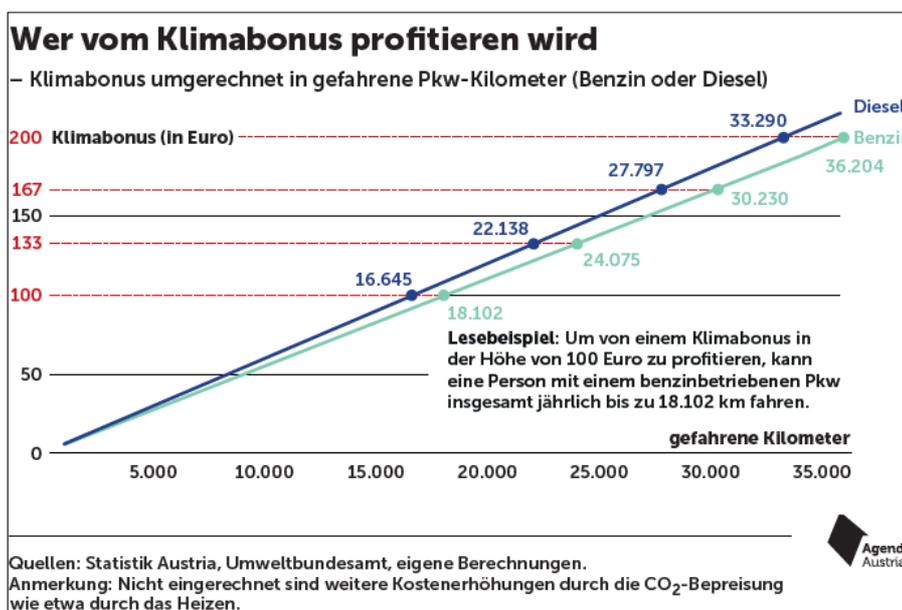


- Quelle: BD\_-\_Ökosoziale\_Steuerreform\_2022



3. Die folgenden Berechnungen der Agenda Austria zeigen (siehe Grafik!), wie viele Kilometer mit dem Auto gefahren werden können, um vom Klimabonus noch zu profitieren.

Nehmen Sie – in kurz gefasster Form – zu den „inhaltlichen Botschaften“ dieser Grafik Stellung.



Quelle:  
[www.agenda-austria.at](http://www.agenda-austria.at),  
 11.10.2021





4. Betrachten Sie die abgebildete Karikatur „Pauschalurteil“ und erklären Sie die zentrale/n Botschaft/en der Karikatur.



Pauschalurteil ...  
20.4.2022

© Thomas Wizany, Salzburger Nachrichten,

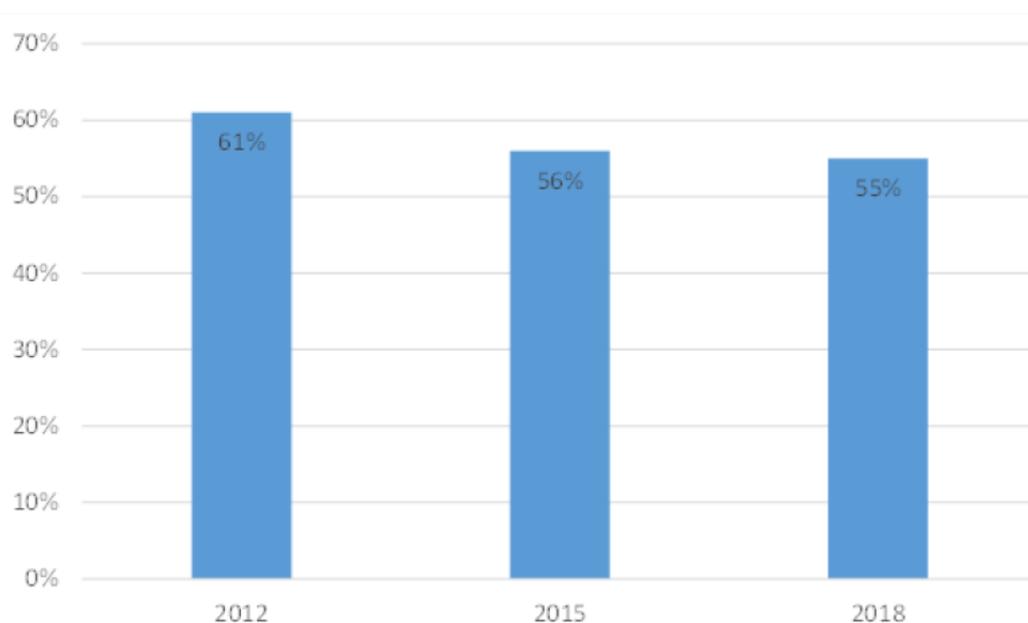




## IB 6: CO<sub>2</sub>-Abgaben im internationalen Vergleich

Mit der Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe in der Höhe von zunächst 30 Euro pro emittierter Tonne reiht sich Österreich in die Gruppe von 19 europäischen Ländern ein, die eine solche Abgabe bereits eingeführt haben. Auf internationaler Ebene wurde eine CO<sub>2</sub>-Abgabe bereits in Ländern wie Kanada, Südkorea, Mexico oder Südafrika eingeführt. Die jeweils eingeführten Maßnahmen unterscheiden sich im Ansatz (Handel mit Emissionszertifikaten, Verrechnung eines fixen Steuerbetrags pro emittierter Tonne CO<sub>2</sub> bzw. eine Kombination aus beiden Ansätzen).

Der bestehende Trend zur Berücksichtigung der externen Effekte des Ausstoßes von Treibhausgasen zeigt sich im sinkenden Anteil an Emissionen der OECD-Länder, die keinerlei Besteuerung unterliegen:



Quelle: *Tax Policy and Climate Change, IMF/OECD Report for the G20 Finance Ministers and Central Bank Governors, OECD 2021*

### 1. Geschichte:

Finnland, Norwegen und Schweden waren die ersten Länder, die bereits zu Beginn der 1990er-Jahre eine Besteuerung der Treibhausgasemissionen vornahm. Die Einführung der Steuer war jeweils an eine Reihe von begleitenden Maßnahmen und Ausnahmen gekoppelt, die das Ziel hatten die negativen Begleiterscheinungen für die Wettbewerbsfähigkeit energieintensiver Industrien zu begrenzen, und die Belastungen für sozial schlechter gestellte Haushalte zu erleichtern. (vgl. IB5: Welche Auswirkungen hat eine CO<sub>2</sub>-Steuer?)

In Schweden war die Einführung im Jahr 1991 in eine groß angelegte Reform des Steuersystems eingebettet. Es wurden sowohl Steuern auf Einkommen der Haushalte als auch die Steuern auf die Gewinne von Unternehmen gleichzeitig deutlich reduziert. Seit Einführung wurde die Höhe der verrechneten Steuer pro emittierter Tonne CO<sub>2</sub> in mehreren Schritten deutlich erhöht; diese Maßnahmen wurden gleichzeitig immer mit der Reduktion der Steuerlast in anderen Bereichen verbunden.



## 2. Vergleich der CO<sub>2</sub>-Besteuerung in den jeweiligen Staaten

Beim Vergleich der nationalen Regelungen sind zunächst zwei Dinge zu beachten:

- Die Höhe der Steuer pro emittierter Tonne CO<sub>2</sub>
- Der Anteil der Emissionen, die von der Steuer umfasst sind

Die weitreichenden Ausnahmen stark betroffener Industrien erschwert einen Vergleich der jeweiligen Maßnahmen auf nationaler Ebene wie sich anhand des unterschiedlichen Anteils an erfassten Treibhausgasemissionen erkennen lässt.

Zusätzlich unterscheidet sich die Höhe der eingehobenen Steuer pro emittierter Tonne CO<sub>2</sub> deutlich und reicht von 10 Cent (Polen) bis zu 118 EUR (Schweden).

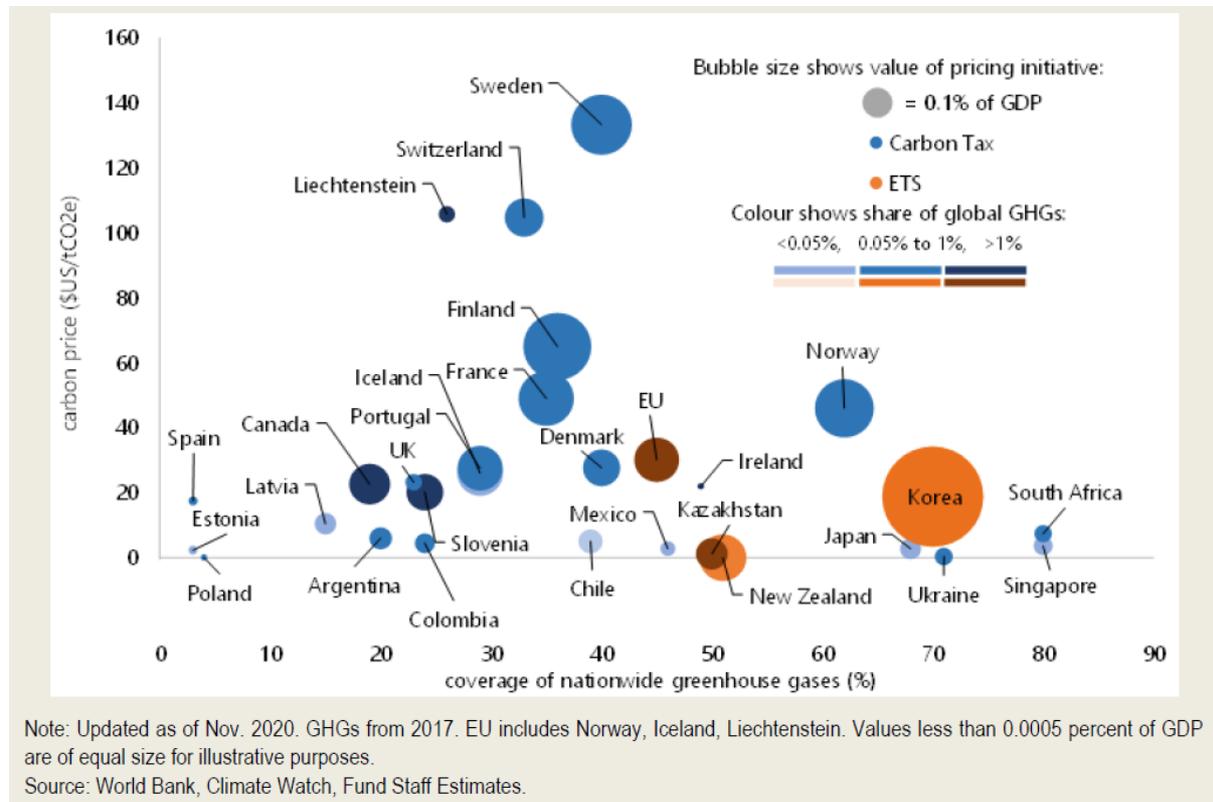
	CO <sub>2</sub> -Preis € je t CO <sub>2</sub>	Anteil erfasster Treibhausgasemissionen In %	Einführungsjahr
Schweden	118,0	40	1991
Schweiz	88,4	33	2008
Liechtenstein	88,4	26	2008
Norwegen	58,0	66	1991
Finnland			
Allgemein	52,7	36	1990
Verkehr	62,0		
Frankreich	44,6	35	2014
Irland	33,5	49	2010
Island	29,6	55	2010
Niederlande <sup>1)</sup>	30,0	12	2021
Deutschland <sup>2)</sup>	25,0	40	2021
Portugal	24,0	29	2015
Dänemark	24,0	35	1992
Vereinigtes Königreich <sup>1)</sup>	21,0	23	2013
Luxemburg			
Allgemein	20,0	65	2021
Benzin	31,6		
Dieselkraftstoff	34,2		
Slowenien	17,3	50	1996
Lettland	12,0	3	2004
Estland	2,0	6	2000
Ukraine	0,4	71	2011
Polen	0,1	4	1990

Q: Weltbank Carbon Pricing Dashboard; Wechselkurse vom September 2021. Länder gereiht nach der Höhe des CO<sub>2</sub>-Preises. – <sup>1)</sup> Für Anlagen im Emissionshandel. – <sup>2)</sup> Nationales Emissionshandelsystem mit Fixpreis.

Quelle: WIFO Monatsbericht 11/21: Steuerreform 2022/2024 – Maßnahmenüberblick und erste Einschätzung



Eine graphische Aufarbeitung, wie sie von der OECD vorgenommen wurde, unterstreicht die Schwierigkeiten, die sich beim Vergleich der jeweiligen Regelungen der unterschiedlichen Länder ergeben:



Quelle: Tax Policy and Climate Change, IMF/OECD Report for the G20 Finance Ministers and Central Bank Governors, OECD 2021

Österreich liegt mit seinem Einstiegspreis von € 30 pro Tonne emittiertem CO<sub>2</sub> im Mittelfeld der (europäischen) Länder, die eine solche Maßnahme bereits eingeführt haben.

### 3. Harmonisierung der CO<sub>2</sub>-Besteuerung in der Europäischen Union

Die Höhe der Bepreisung der CO<sub>2</sub>-Emissionen sollen in Österreich ab 2026 in das europäische System des Emissionshandels übergeführt werden; ab diesem Zeitpunkt bestimmt sich der Preis pro Tonne emittiertem CO<sub>2</sub> durch Angebot und Nachfrage im europäischen Emissionshandelssystem (vgl. IB4 Was sind Eckpunkte der CO<sub>2</sub>-Steuer in Österreich?).

Eine Harmonisierung der unterschiedlichen Regelungen zum Schutz energieintensiver Industriebranchen von Wettbewerbsnachteilen (vgl. IB5: Welche Auswirkungen hat eine CO<sub>2</sub>-Steuer? – Stichwort „Carbon Leakage“) soll ab 2026 mithilfe einer EU-weiten Gestaltung eines **CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus** erreicht werden.

Importeure von bestimmten (energieintensiven) Gütern müssen ab dann Emissionszertifikate kaufen, um die im Rahmen der Produktion entstandenen Emissionen auszugleichen. So soll der Wettbewerbsnachteil der europäischen Industrie gegenüber Ländern, die keine CO<sub>2</sub>-Abgabe einheben ausgeglichen werden.



## AB 6: CO<sub>2</sub>-Reduzierung in Schweden

### Arbeitsauftrag:

Sehen Sie sich den folgenden Videobeitrag an und beantworten Sie die folgenden Aufgabenstellungen in kurz gefasster Form.



Vorreiter im Klimaschutz  
**CO<sub>2</sub>-Reduzierung in Schweden**

Verfasser*in	Tagesschau (Das ERSTE)
Zeit	5:46
Link	<a href="https://www.youtube.com/watch?v=oqohL_xOBXM">https://www.youtube.com/watch?v=oqohL_xOBXM</a>

a) Warum ist der Wald für das Klima gut?

b) Was wird in den modernen Wärmekraftwerken produziert?

c) Wann wurde in Schweden die CO<sub>2</sub>-Steuer eingeführt? Wie hoch ist sie derzeit?

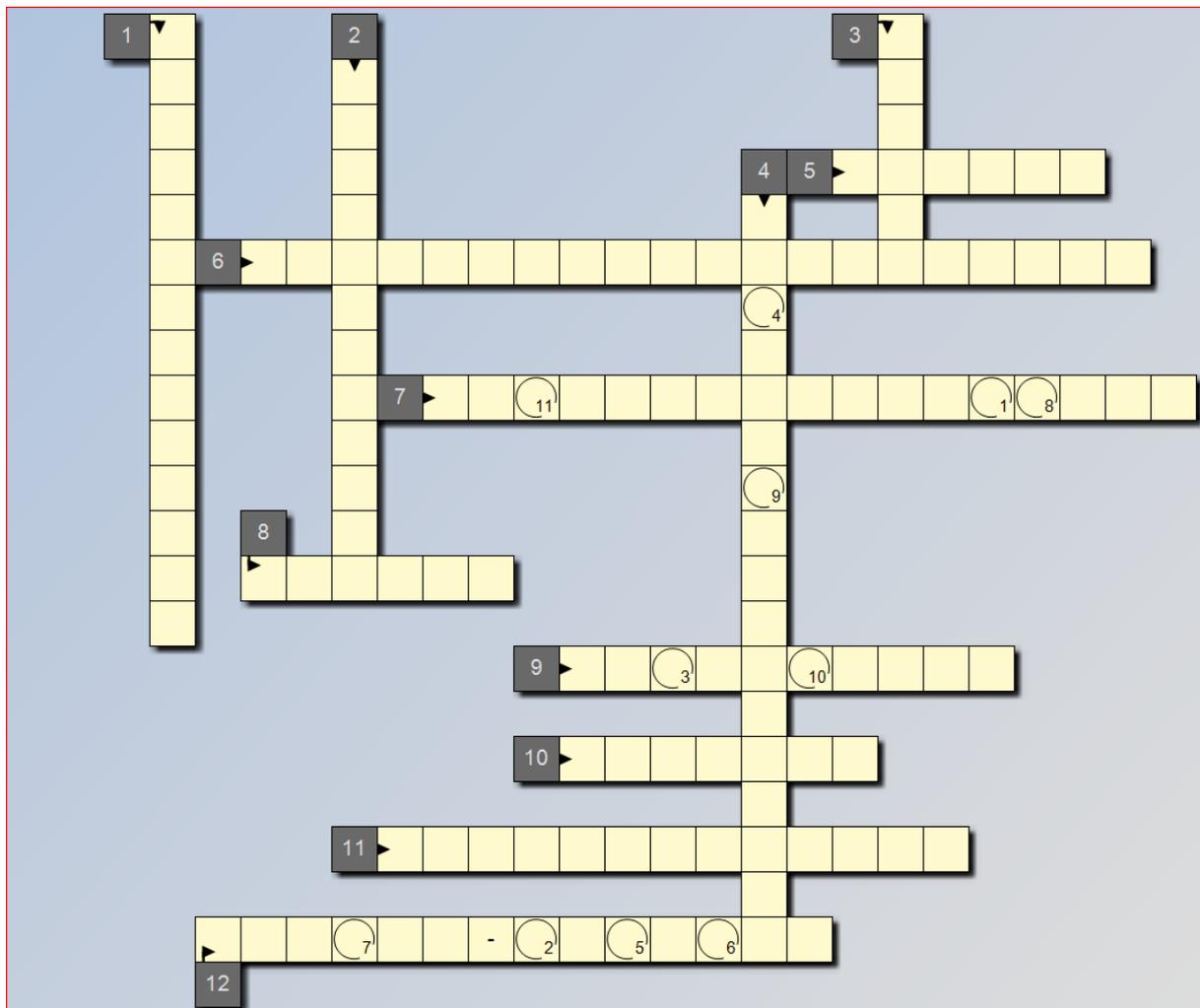
d) Aus welchen Quellen wird in Schweden Strom erzeugt?

e) Was soll verstärkt in Zukunft aus Sägespänen hergestellt werden?



## AB 7: Kreuzworträtsel

Lösen Sie das Kreuzworträtsel, in dem wichtige Begriffe zu den Hintergründen, Auswirkungen und Maßnahmen der CO<sub>2</sub>-Besteuerung gesucht werden. Finden Sie nach Vervollständigung des Rätsels – mithilfe der nummerierten Buchstaben – das Lösungswort.



### Legende:

1	Kosten, die nicht von den sie verursachenden Unternehmen bzw. Personen getragen werden.
2	Farbloses, gut in Wasser lösliches und nicht brennbares Gas.
3	Anteil am Klimabonus, der sich auf die jeweilige ..... bezieht.
4	Weltweite Auswirkung des starken Anstiegs der CO <sub>2</sub> -Emissionen
5	Kraftstoff, der für Autos und Lastkraftwagen verwendet wird.
6	Weltweite Auswirkung des starken Anstiegs der CO <sub>2</sub> -Emissionen
7	Weltweite Auswirkung des starken Anstiegs der CO <sub>2</sub> -Emissionen
8	Brennbares, natürlich entstandenes Gasgemisch, aus unterirdischen Lagerstätten.
9	Ausgleich für die durch die CO <sub>2</sub> -Bepreisung entstehenden Mehrkosten (Fachbegriff).
10	Kraftstoff, der für Flugzeuge verwendet wird
11	Teil der CO <sub>2</sub> -Belastung im Verkehrsbereich, der nicht auf Inländer zurückzuführen ist.
12	Regelung, die verhindern soll, dass die Produktion in Länder mit geringen Umweltauflagen verlagert wird.



## AB 8 : Kahoot-Quiz

Zur Sicherung der Lerninhalte und als Feedback über das Gelernte an die Lehrkraft findet ein Kahoot-Quiz Verwendung.

<https://create.kahoot.it/share/co2-abgabe-quiz/f93490cb-43b2-49eb-83dd-3b77d59a58be>

The screenshot shows a Kahoot! quiz interface. At the top, a white box contains the question: "Welche beiden Länder führten als erstes eine CO2-Abgabe ein?". To the right of the question is a "Überspringen" button. Below the question is a central image of a globe in a cardboard box labeled "fragile" with the text "THERE'S NO PLANET B". On the left side, there is a green circle with the number "15" and a speaker icon. On the right side, there is a green circle with the number "0" and a button labeled "Antworten". At the bottom, there are four colored buttons representing answer options: a red button with a triangle icon for "Japan und Südkorea", a blue button with a diamond icon for "Deutschland und Österreich", a yellow button with a circle icon for "Finnland und Schweden", and a green button with a square icon for "Niederlande und Belgien".