

Kann sich Österreich eine ökologische Steuerreform leisten?

Linus Mattauch

10 Dezember 2020

Vienna Forum on Climate Action: Öko-sozial aus der Krise steuern



Institute for
New Economic Thinking
AT THE OXFORD MARTIN SCHOOL



Drei Leitfragen



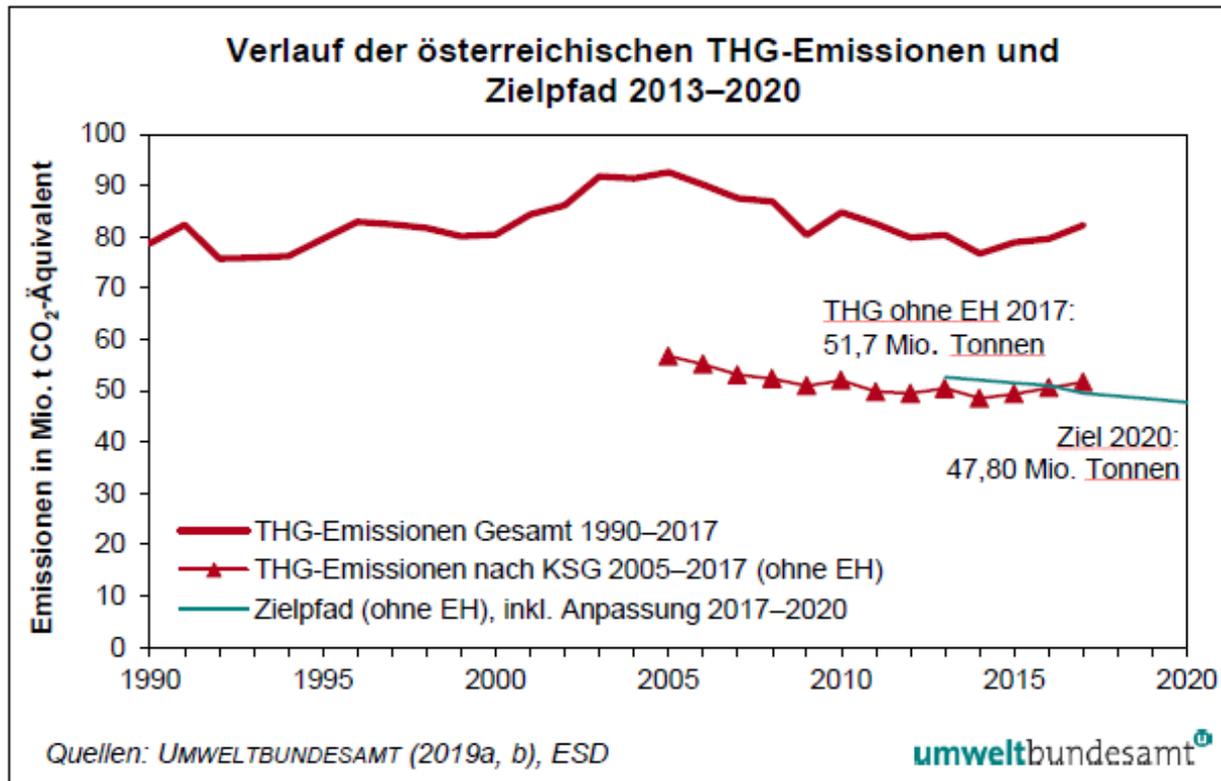
1. Warum kann sich Österreich eine ökologische Steuerreform leisten?
2. Wie könnte eine politisch populäre ökologische Steuerreform aussehen?
3. Warum ist der Verkehrssektor dabei wichtig?

Drei Leitfragen



1. Warum kann sich Österreich eine ökologische Steuerreform leisten?
2. Wie könnte eine politisch populäre ökologische Steuerreform aussehen?
3. Warum ist der Verkehrssektor dabei wichtig?

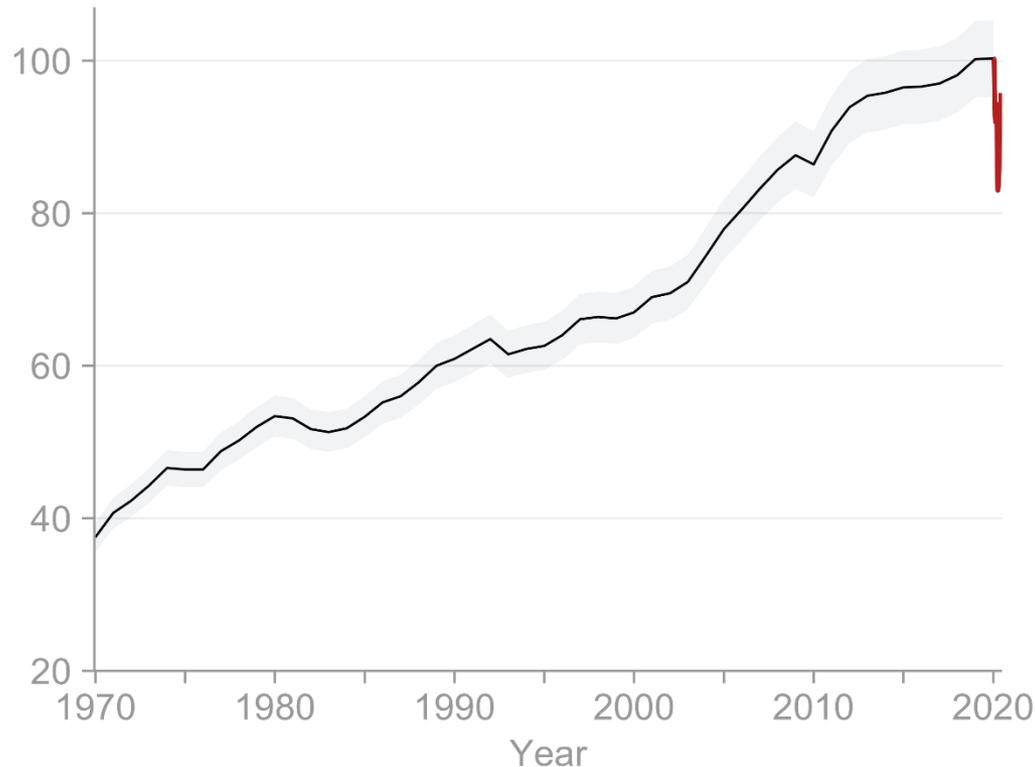
Treibhausgasemissionen in Österreich



**Klimaneutralität
2040 ??**

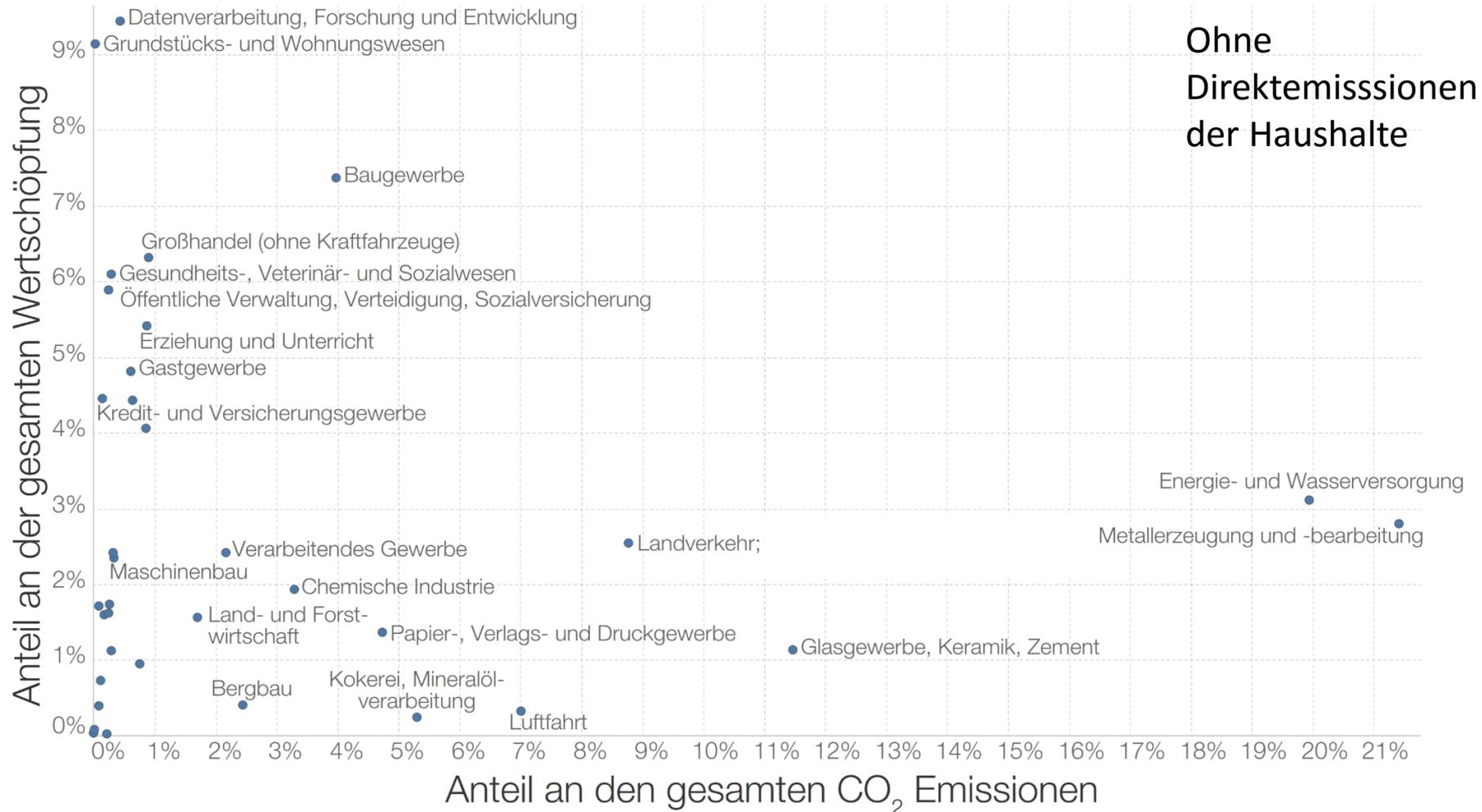
Die Pandemie: 2019 als Höhepunkt der globalen Emissionen?

Global daily fossil CO₂ emissions
MtCO₂ day⁻¹



- War 2019 das Jahr der höchsten globalen THG-Emissionen?
- Etwa die Hälfte der global neu installierten Kraftwerke sind erneuerbare Energien – kompetitiv ohne CO₂-Preise.
- **Weiteres Wirtschaftswachstum kann nur klimafreundlich sein.**

Warum Klimaschutz und Wirtschaftswachstum vereinbar sind



Wirtschaftssektoren in Österreich: Wertschöpfung vs. Klimabelastung

(Mattauch u. a. 2017)

Drei Leitfragen



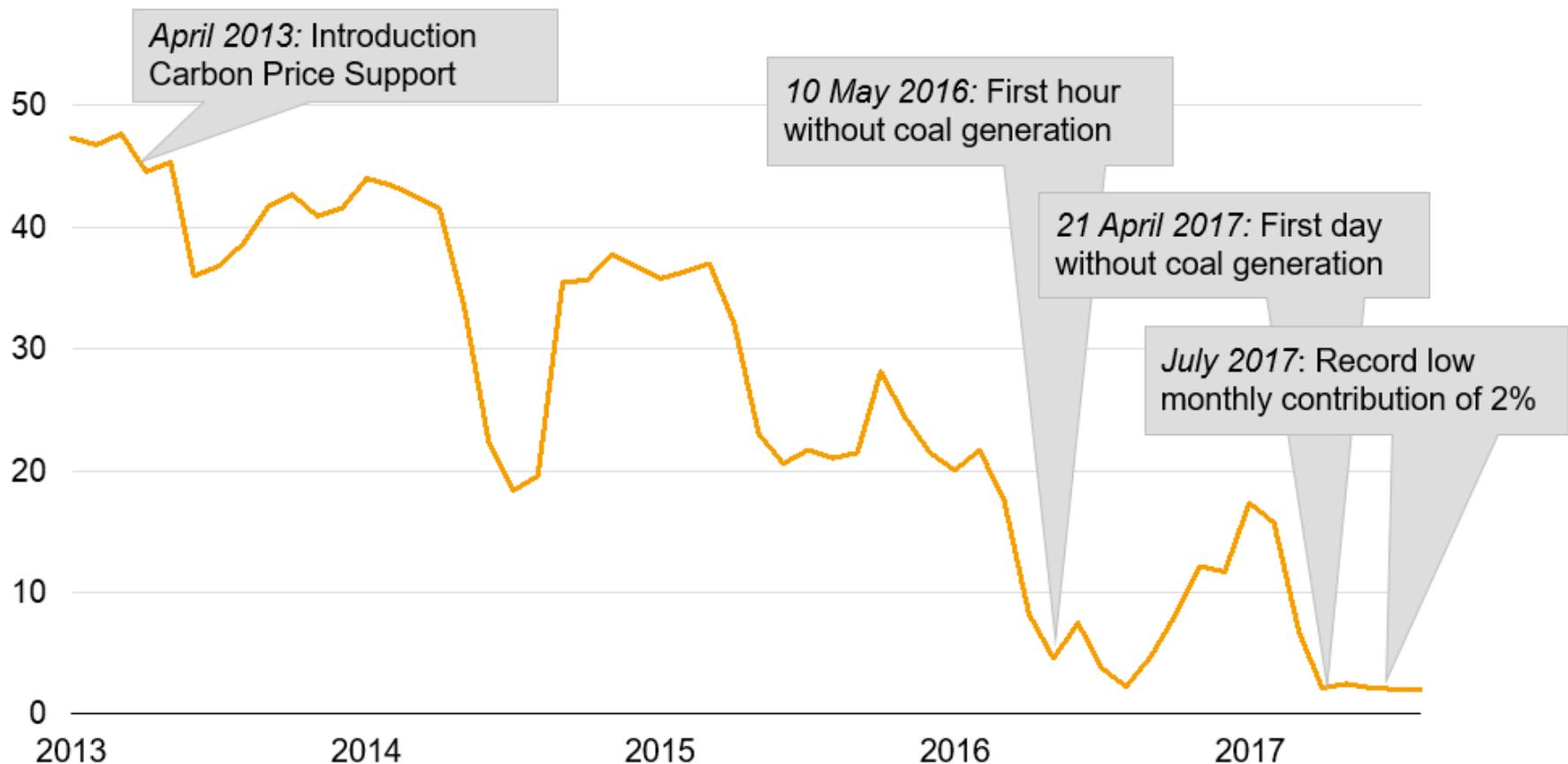
1. Warum kann sich Österreich eine ökologische Steuerreform leisten?
2. Wie könnte eine politisch populäre ökologische Steuerreform aussehen?
3. Warum ist der Verkehrssektor dabei wichtig?

-
- **CO₂-Preise in Theorie:**
 - Entweder eine Steuer auf CO₂-Emissionen
 - Oder ein Emissionshandelssystem, in dem Emittenten ein Zertifikat kaufen müssen.
 - Reduziert Emissionen zu den geringsten Kosten.
 - **Österreich:** Stromsektor und große Teile der Industrieproduktion unter dem EU Emissionshandel, keine CO₂-Steuer

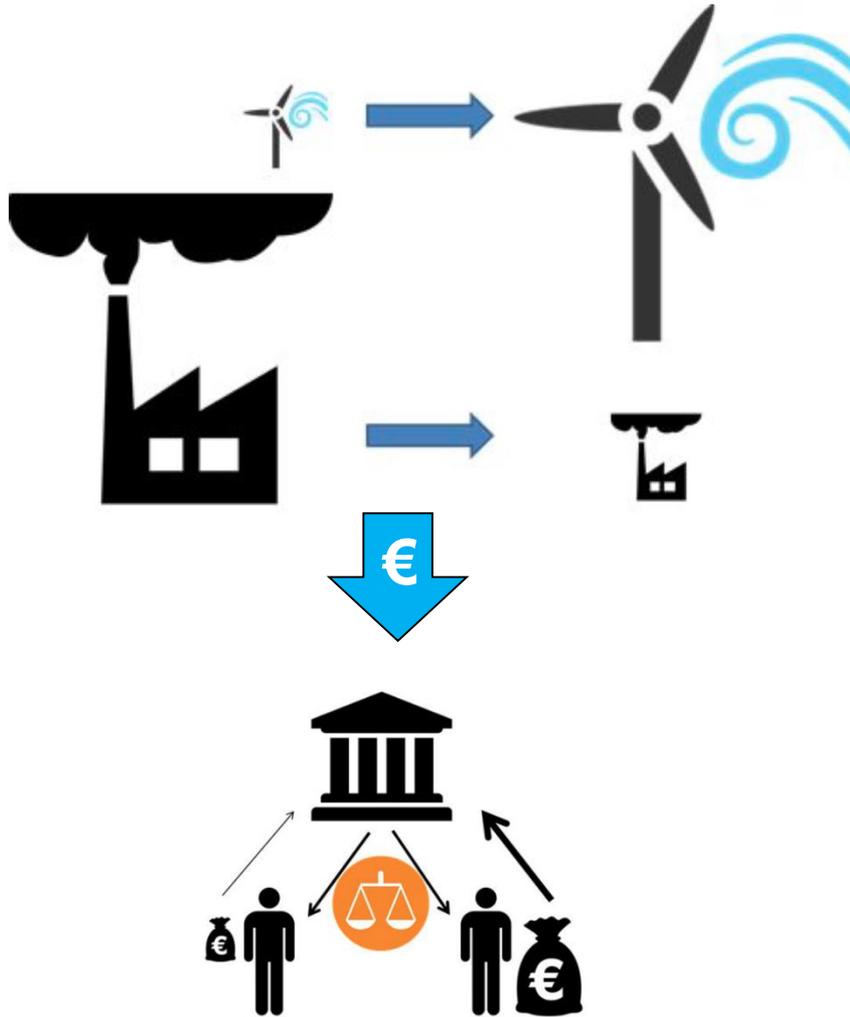
Der britische Kohleausstieg: CO₂-Preis als Leitinstrument für Dekarbonisierung



Coal share of total generation,
% total generation, monthly figures

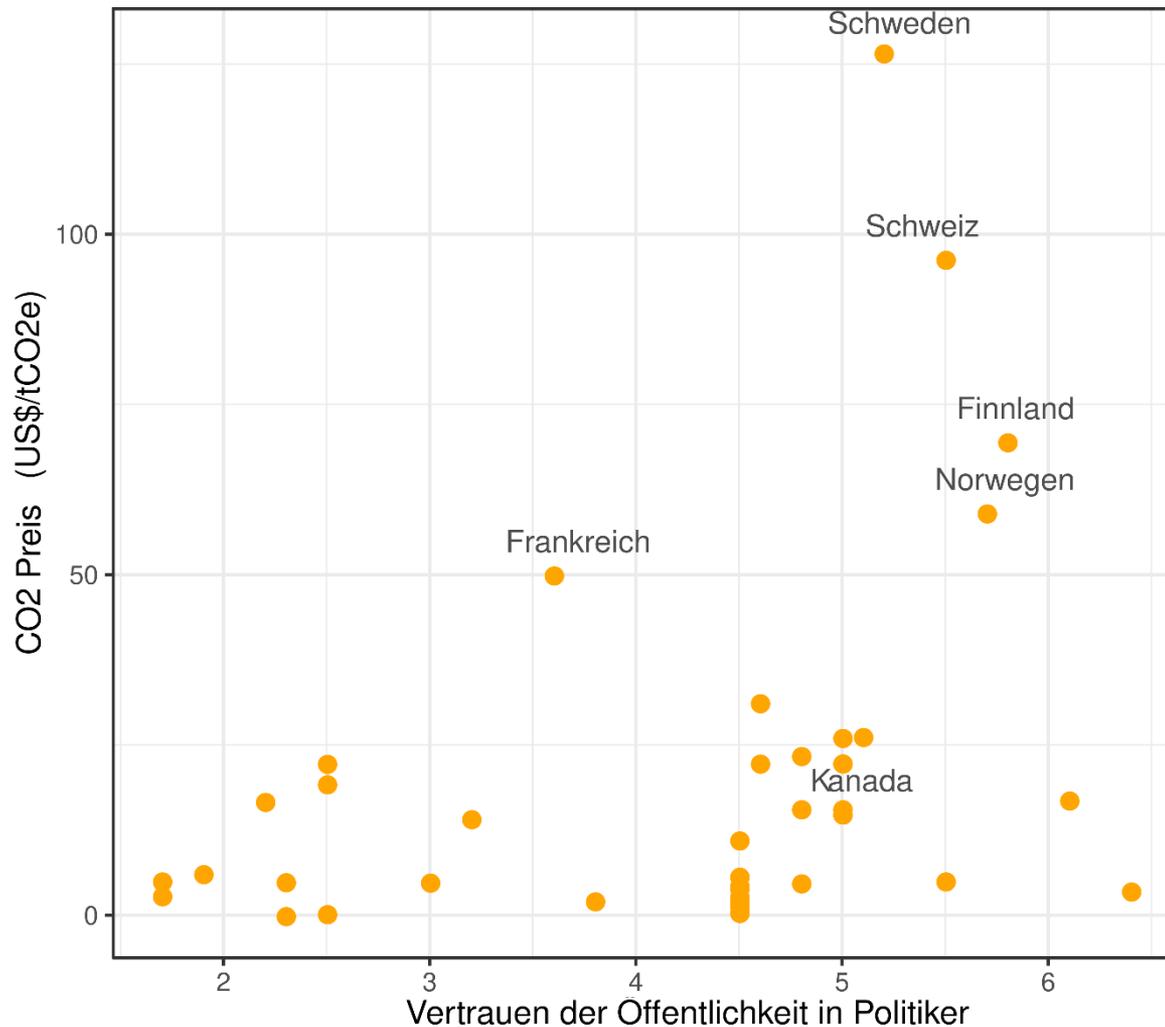


Warum sind CO₂-Preise notwendig und effektiv?



- Anreiz für klimafreundliches Verhalten
- Bürger*innen und Unternehmen wissen selbst, wo sie CO₂-Ausstoß zu den geringsten Kosten senken können.
- Begrenzt Emissionen insgesamt (kein „Rebound-Effekt“)
- Schafft Staatseinnahmen, die eingesetzt werden können, um Verteilungseffekte abzufedern

Warum ist es politisch so schwierig Emissionen zu bepreisen? – CO₂-Preise



- **Ökologische Steuerreform erfordert Vertrauen in den Staat!**
- **Vertrauen der Bürger*innen in politische Institutionen oftmals niedrig!**
- **Kann so gesehen werden, dass der Staat die Bürger*innen nur schröpfen wolle.**

(Klenert und Mattauch 2019)

Zur Unterstützung von ökologischen Steuerreformen durch die Bürger*innen



- Bürger*innen ignorieren den Umwelteffekt einer Steuer.
- Populär ist (a) sichtbare Mittelverwendung für die Umwelt oder (b) direkte Rückverteilung der Einnahmen (“Öko-Bonus”).
- Direkte Rückverteilung senkt die Ungleichheit.
- Einen CO₂-Preis, “Abgabe” oder “Dividende” statt “Steuer” zu nennen, erhöht die öffentliche Unterstützung.

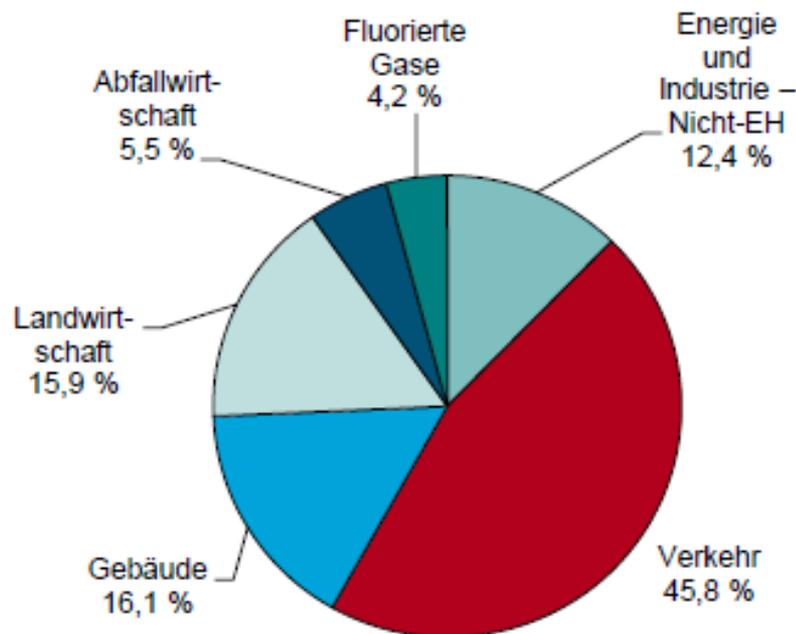
Drei Leitfragen



1. Warum kann sich Österreich eine ökologische Steuerreform leisten?
2. Wie könnte eine politisch populäre ökologische Steuerreform aussehen?
3. Warum ist der Verkehrssektor dabei wichtig?

Emissionen pro Sektor in Österreich

**Anteil der Sektoren an den
gesamten THG-Emissionen 2017
(ohne Emissionshandel)**

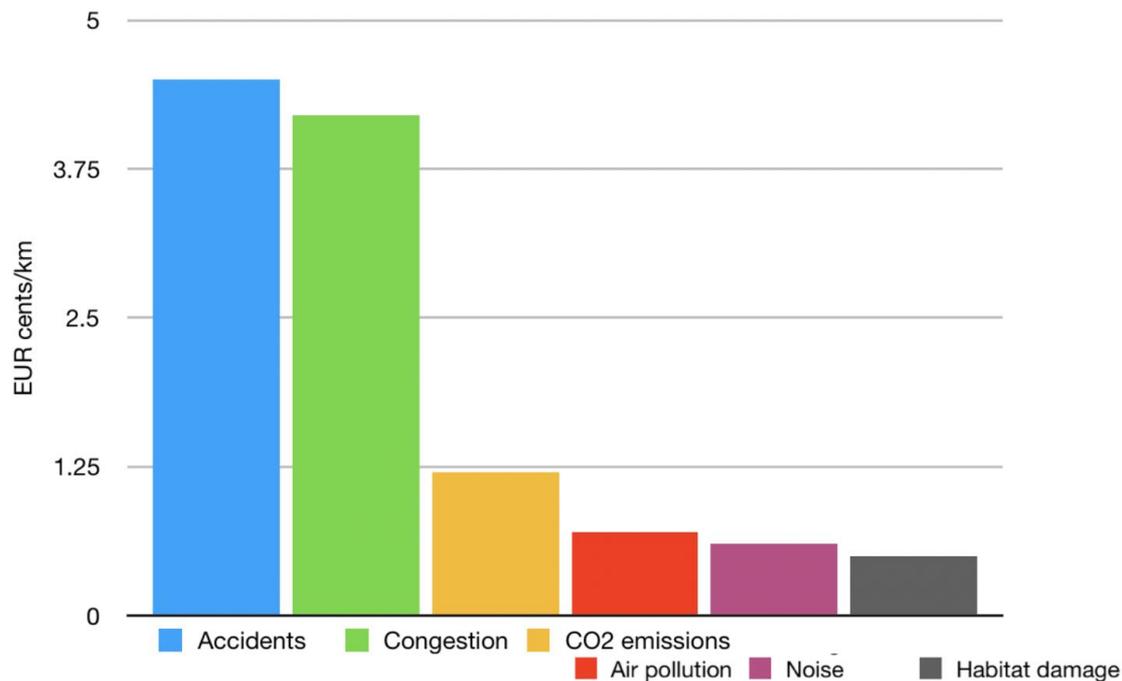


Verkehrssektor?

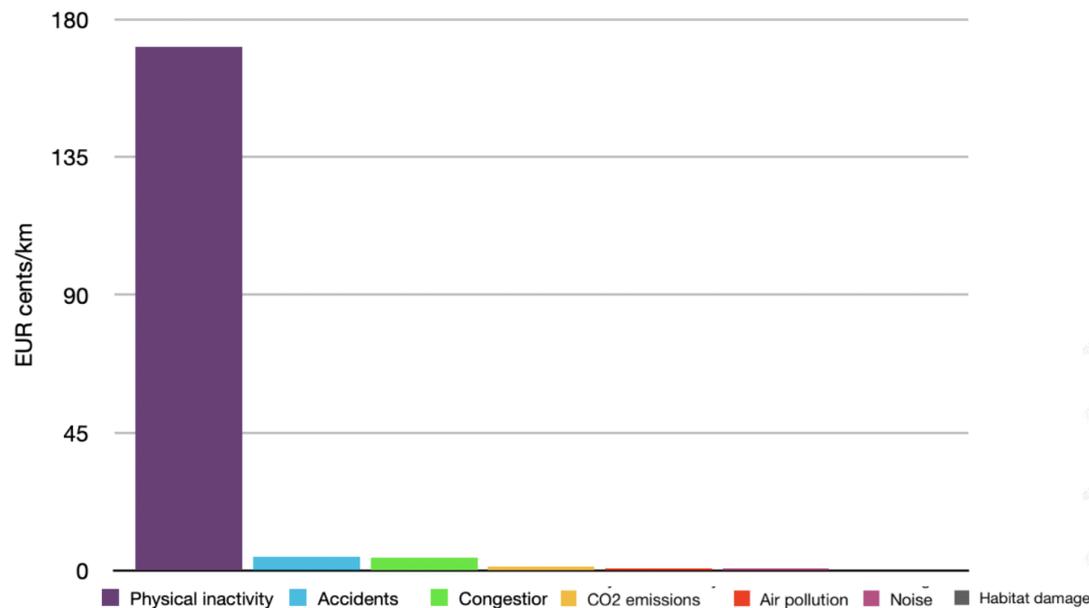
Soziale Kosten des
Autoverkehrs nicht nur
„Klima“, sondern auch:

- lokale Luftverschmutzung,
- Stau,
- Unfälle, ...

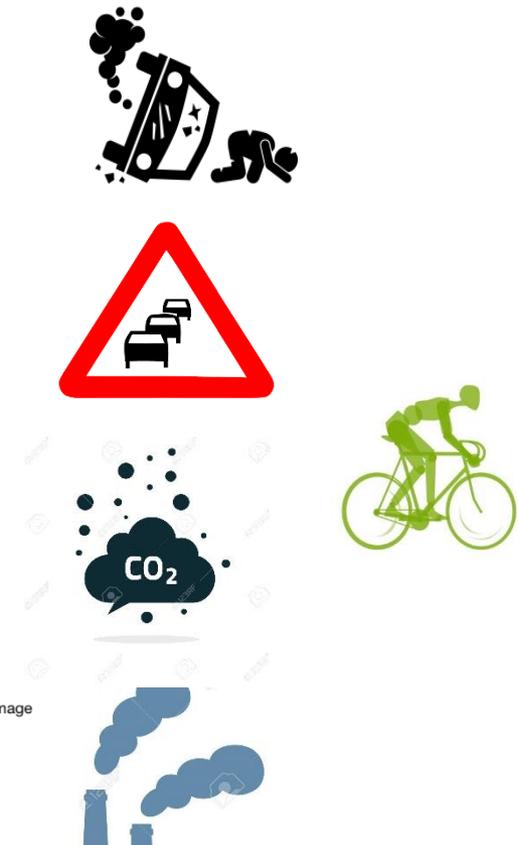
Soziale Kosten des Straßenverkehrs in der EU, pro km



Soziale Kosten des Straßenverkehrs in der EU, pro km, mit Bewegungsmangel



Eigene Darstellung basierend auf Kahlmeier et al. (2017) - WHO



Pendeln macht unglücklich, unabhängig von Umweltverschmutzung



Aktivität	Affekt [Glücksmaß]	Dauer pro Tag (Std)
Intimität	4.7	0.2
Sozialleben	4.0	2.3
Entspannung	3.9	2.2
Gebet	3.8	0.4
Mahlzeiten	3.8	2.2
Bewegung	3.8	0.2
Fernsehen	3.6	2.2
Einkaufen	3.2	0.4
Kinderbetreuung	3.0	1.1
Zeit am Computer	3.0	1.9
Hausarbeit	3.0	1.1
Erwerbsarbeit	2.7	6.9
Pendeln	2.6	1.6

Zudem: **Glück hängt stark von Dauer und Qualität sozialer Beziehung ab.** Lange Arbeitswege verdrängen Zeit für Sozialleben.

(Stutzer und Frey 2008, Sandow 2013)

Warum ist es politisch so schwierig Emissionen zu bepreisen? – Innenstadtmaut



Warum hat London eine Innenstadtmaut, aber Mexico City nicht?



<https://www.planinsurance.co.uk/blog/private-hire-cars-to-pay-london-congestion-charge/>



<https://geo-mexico.com/?p=5135>

-
- Hohe CO₂-Preise sind notwendig für ambitionierten Klimaschutz und sind mit Wirtschaftswachstum vereinbar. Langfristiges Rahmengesetz zur Durchsetzung der Klimaneutralität 2040 nötig!
 - Wie die Bürger*innen von CO₂-Preise überzeugen? Nicht wie ein Ökonom denken, sondern berücksichtigen, dass Senkung von Verschmutzung durch Preisänderung unintuitiv ist.
 - Nachhaltige Verkehrspolitik geht über Klimaschutz hinaus: Auch Gesundheit und Glück können durch weniger motorisierten Individualverkehr erhöht werden.

Fragen zu CO₂-Preisen? Aufklärung aus der Wissenschaft als Lösung?



Institute for
New Economic Thinking
AT THE OXFORD MARTIN SCHOOL

Wirksamkeit und Ausgestaltung

(1) Wieso reduziert ein CO₂-Preis die CO₂-Emissionen?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort; Mythos und Realität

(2) Welche Erfahrungen haben Staaten bisher mit CO₂-Preisen gemacht?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort

(3) Welche Möglichkeiten der Ausgestaltung eines CO₂-Preises gibt es?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort

(4) Wie hoch sollte der CO₂-Preis sein?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort

Verteilungskonflikte und Gerechtigkeit

(5) Warum ist es gerecht, dass ein CO₂-Preis die Verursacher trifft?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort; Mythos und Realität

(6) Belastet ein CO₂-Preis Haushalte mit niedrigen Einkommen?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort

(7) Führt ein nationaler CO₂-Preis zu einer Verschiebung der Emissionen in andere Länder?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort

(8) Schadet ein CO₂-Preis der Wirtschaft?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort

Weitergehende Maßnahmen

(9) Wie wird ein CO₂-Preis für die Bürgerinnen und Bürger attraktiv?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort

(10) Warum ist ein CO₂-Preis für eine gute Klimapolitik nicht hinreichend?

Kurze Antwort; ausführliche Antwort

[Quellenverzeichnis](#)

[Autoren](#)



#allefürklima

Klimawandel: Das ist jetzt zu tun! (feat. Rezo)

<https://www.youtube.com/watch?v=4K2Pm82lBi8>

(Mattauch u. a., 2020,
Diskussionsbeiträge der Scientists for Future)

Eigene Artikel



-
- Edenhofer, Ottmar, Linus Mattauch. Können sich liberale Demokratien eine ambitionierte Klimapolitik leisten? In: Fücks, R. (ed.): Soziale Marktwirtschaft ökologisch erneuern. 21-42. [Nachdruck auch als [Blogpost des Zentrum Liberale Moderne](#)]
 - Klenert, D., Mattauch, L. (2019). Carbon pricing for inclusive prosperity: the role of public support. Economics for inclusive Prosperity Policy Brief 16.
 - Klenert, D., Mattauch, L., Combet, E., Edenhofer, O., Hepburn, C., Rafaty, R., Stern, N. (2018) Making carbon pricing work for citizens. Nature Climate Change, 8: 669-677.
 - Mattauch, L., Ridgway, M., Creutzig, F. (2016). Happy or liberal? Making sense of behavior in transport policy design. Transportation Research Part D: transport and environment, 45, 64-83.
 - Mattauch, L., Roesti, M., Schwarz, M., Siegmeier, J. (2017). Wirtschaftswachstum und Klimawandel. Chancen und Herausforderungen auf dem Weg zur klimafreundlichen Gesellschaft. Wirtschaftspolitische Blaetter 3/2017, 361-374.
 - Mattauch, L., u.a. (2020). [Antworten auf zentrale Fragen zur Einführung von CO₂-Preisen](#). Version 2.0. Gestaltungsoptionen und ihre Auswirkungen für den schnellen Übergang in die klimafreundliche Gesellschaft. Diskussionsbeiträge der Scientists for Future 2, 2020, Version 2.0., doi:10.5281/zenodo.3644498
 - Sommer, S., Mattauch, L., Pahle, M. (2020). Supporting carbon taxes and the role of fairness. (INET Working paper 2020-23)
 - Sulikova, S., van den Bijgaart, I., Klenert, D., Mattauch, L. (2020). Optimal fuel taxation with suboptimal health choices. INET Working Paper 2020-22.

Weitere Quellen



-
- Europäische Kommission (2019). Handbook on the External Costs of Transport, Version 2019. European Commission, Paris.
 - Kahneman, D., Krueger, A. B., Schkade, D. A., Schwarz, N., Stone, A. A. (2004). A survey method for characterizing daily life experience: The day reconstruction method. *Science*, 306(5702), 1776-1780.
 - Kahlmeier, S. u.a. (2017). “Health economic assessment tool (HEAT) for walking and for cycling. Methods and user guide on physical activity, air pollution, injuries and carbon impact assessments”. World Health Organisation, Regional Office for Europe.
 - Sandow, E. (2014). Til work do us part: The social fallacy of long-distance commuting. *Urban Studies*, 51(3), 526–543.
 - Stutzer, A., & Frey, B. S. (2008). Stress that doesn't pay: The commuting paradox. *Scandinavian Journal of Economics*, 110(2), 339-366.