

Ein transparentes und mehrheitsfähiges CO2-Preis-Modell für Deutschland

klima-retten.info

Feedback bitte an: klima-retten@email.de

Inhalt

Was jetzt zu tun ist	1
Teil 1: CO2-Preis mit Klimadividende	2
Teil 2: Investitionen in eine fossilfreie Zukunft	4
Teil 3: Zielgenaue Umstellungshilfen für ökonomisch schwächere Bürger	4
Teil 4: Weitergehende ‚Ökologische Finanzreform‘	5
Zusammenfassung.....	6
Resümee	6

Mit einer wirksamen **Bepreisung** von **CO2 rocken** wir die **Dekarbonisierung**. Weniger fossillastige oder fossilfreie Alternativen müssen dann nicht mehr in einem unfairen Wettbewerb gegen fossile Brennstoffe konkurrieren, die ihre Klimafolgekosten nicht tragen. Mit der Pro-Kopf-Ausschüttung der Einnahmen (**Klimadividende**) wird die CO2-Bepreisung an Akzeptanz bei uns Bürgern gewinnen. Außerdem sorgt sie für Gerechtigkeit im Dekarbonisierungsprozess.

Mit einer wirksamen CO2-Bepreisung werden die Investitionen in eine fossilfreie Zukunft in Gang kommen. Entsprechende Produkte werden auf den Markt kommen. Bei **sozialen Härtefällen** muss der Staat zusätzlich unterstützen.

Die wirksame **Bepreisung** von **CO2** ist in ihrer **Bedeutung** vergleichbar mit der Einführung der **Sozialversicherungen** oder **Unabhängigkeit** von **Zentralbanken**. Deshalb sollten wir darauf achten, das Thema nicht zu verbrennen.

Was jetzt zu tun ist

- ▶ Nationalen CO2-Preis bei Wärme und Verkehr jetzt über eine **CO2-Komponente** in der bestehenden **Energiesteuer** verfassungskonform umsetzen.
- ▶ **Nationalen Emissionshandel** in den Bereichen Wärme und Verkehr (Brennstoffemissionshandel, nEHS) **mit Versteigerung der Zertifikate** (und damit verfassungskonform) so schnell wie organisatorisch möglich einführen; nicht erst 2026, wie derzeit geplant. Damit halten wir auch unsere Klimaziele früher sicher ein und bieten damit auch die so wichtige Planungssicherheit für öffentliche und private Investitionen in eine fossilfreie Zukunft.
- ▶ **EU-Emissionshandel** so schnell wie möglich auf alle CO2-Emissionen ausweiten.
- ▶ Alle Einnahmen aus einer CO2-Bepreisung zumindest mittelfristig als **Pro-Kopf-Pauschale** wieder an uns Bürger ausschütten, damit wirksame CO2-Preise auch politisch ein Erfolgsmodell werden.
- ▶ **EU-2030-Ziel** pariskompatibel anheben.

Teil 1: CO2-Preis mit Klimadividende

- **CO2-Abgabe / CO2-Steuer** auf ALLE fossilen Brennstoffe
Umsetzung: Zusätzliche Komponente in der bestehenden Energiesteuer auf der Basis des Kohlenstoffgehalts der fossilen Energieträger.
 - Erhöhung Energiesteuersätze durch die neue **CO2-Komponente** bei 25 € / t CO2:
 - Benzin: 5,83 ct / l
 - Diesel/Heizöl: 6,50 ct / l
 - Erdgas: 0,50 ct / kWh
 - Braunkohle: ca. 58 € / t
 - Steinkohle: ca. 83 € / t
 - Importstrom: 25 € / t CO2
EU-Konformität muss noch geprüft werden; Ermittlung CO2-Intensität des Importstroms ist nicht trivial (Durchschnitt Herkunftsland?); innerhalb der Länder, die sich auf eine CO2-Mindestbepreisung einigen, wäre keine CO2-Abgabe auf Importstrom notwendig
 - mittelfristig auch auf
 - **Kerosin**: 6,90 ct / l (internationale Verträge, die dies bisher verbieten, müssen schleunigst angepasst werden)
 - fossile Rohstoffe in der **Kunststoffherzeugung**
 - CO2-Prozess-Emissionen bei der **Zementherstellung**
 - Verzahnung mit dem **EU-Emissionshandel**:

Anlagen im EU-Emissionshandel können Nettozertifikatekosten in einer Steuererklärung gegenrechnen. Damit wirkt die CO2-Abgabe dort wie ein nationaler Mindestpreis.

Der Zertifikatepreis im EU-Emissionshandel liegt nach einer erfolgreichen Reform Anfang 2018 bereits bei rund 25 € / t CO2.
 - CO2-Abgabe wird grundsätzlich **jährlich angehoben**, um auf den politisch beschlossenen Reduktionspfad für CO2 zu kommen bzw. zu bleiben.
- Die Lage nach der Verabschiedung des **Klimapakets 2030** der Bundesregierung:
 - Die Bundesregierung hat sich am 20.09.2019 für die Einführung eines **nationalen Emissionshandels** (nEHS) in den Sektoren Wärme und Mobilität entschieden. Allerdings soll dieser erst **ab 2026** wirklich in Funktion treten.
 - Vorher sollen Zertifikate ohne Mengenbegrenzung zu einem **Festpreis** ausgegeben werden, der von 25 € in 2021 auf 55 € in 2025 steigen soll. Faktisch stellt dieser Festpreis eine CO2-Abgabe dar. Dieser Ausgestaltungsvariante könnte nicht verfassungskonform sein, da sie nur schwer mit den bisher im Grundgesetz definierten Abgabearten in Einklang zu bringen ist.

- Jetzt sollten wir die Politik beim Wort nehmen und bereits vor 2026 eine **Auktionierung** der Zertifikate fordern. Damit würden dann für die Sektoren Wärme und Mobilität nur so viele Zertifikate ausgegeben, wie für diese Sektoren vorgesehen sind.
 - Damit würden wir unsere **Reduktionsziele früher sicher einhalten** mit dem dazu notwendigen CO₂-Preis.
 - Mit der Versteigerung der Zertifikate wäre der nEHS auch verfassungskonform.
- Alternativ könnten die vorgesehenen Festpreise angehoben werden, wenn das Reduktionsziel nicht eingehalten wird. Allerdings verliert man wertvolle Zeit, da erst im Nachhinein festgestellt werden kann, ob das Reduktionsziel eingehalten wurde.

- **Klimadividende:**

Ausschüttung der gesamten Einnahmen aus einer CO₂-Bepreisung in einem pro Kopf gleich hohen Betrag an uns Bürger. Das schafft Akzeptanz und Gerechtigkeit.

Bei ca. 10 t CO₂-Emissionen derzeit pro Kopf in Deutschland und einem CO₂-Preis von 25 € je Tonne macht das eine Klimadividende von rund 250 € vom Baby bis zum Rentner im Jahr. Anbieten würde sich die Überweisung von monatlichen Abschlagszahlungen und einer Endabrechnung im Folgejahr.

Mit dem www.co2-preis-rechner.de der [Bürgerlobby Klimaschutz](#) kann jeder nachvollziehen, was CO₂-Bepreisung mit Klimadividende konkret bedeutet.

Geringverdiener und **Familien** würden **profitieren**, da deren Pro-Kopf-Emissionen in der Regel weit unter dem Durchschnitt liegen.

- Frage nach **internationaler Wettbewerbsfähigkeit** ernst nehmen:

Wenn der CO₂-Preis eine bestimmte Höhe erreicht, wird man die internationale Wettbewerbsfähigkeit eines Landes im Auge behalten müssen. Das gilt grundsätzlich für jede ambitionierte nationale Klimapolitik. Ein CO₂-Preis hat dabei den Vorteil der Kosteneffizienz und der Technologieoffenheit, d.h. wir erreichen unsere Klimaschutzziele mit geringst möglichen Kosten mit innovativen Lösungen.

Für bestimmte industrielle Prozesse (wie z.B. Stahlerzeugung), die besonders im internationalen Wettbewerb stehen, wird es (weiter) Sonderregelungen geben müssen, wenn unsere Mitbewerber nicht auch ähnlich ambitionierten Klimaschutz in diesen Bereichen betreiben. Eine gute Möglichkeit auf EU-Ebene könnte eine CO₂-Abgabe mit Grenzausgleich auf besonders CO₂-intensive Produkte wie Stahl und Zement sein (siehe entsprechendes [Konzept des DIW](#)).

Grundsätzlich müssen wir darauf setzen, dass spätestens ab Mitte der 20er Jahre alle wichtigen Länder der Welt ambitionierten Klimaschutz betreiben. Eine nationale Vorreiterrolle mit Augenmaß kann diese globale Kooperation befördern.

- Mittelfristige Ziele sollten sein:

- **Ausweitung** des **EU-Emissionshandels** auf alle CO₂-Emissionen; spätestens ab 2030
- Absprachen über **CO₂-Bepreisung global** voranbringen

Diese Ziele dürfen nicht als Vorwand missbraucht werden, um auf nationale Maßnahmen mit Augenmaß zu verzichten.

Teil 2: Investitionen in eine fossilfreie Zukunft

Ein wirksamer CO2-Preis schafft **Planungssicherheit** für private und öffentliche **Investitionen** in eine **fossilfreie Zukunft**: technologie- und lebensstiloffen, ökologisch effektiv und ökonomisch kosteneffizient. Wahrscheinlich stellen z.B. dann Unternehmen selbst eine Ladeinfrastruktur auf die Beine, falls Batterie-Elektromobilität die Zukunft ist. Für den Staat gibt es Bereiche wie Bahninfrastruktur, Radschnellwege, etc. in denen er selbst die direkte Verantwortung für die notwendigen Investitionen trägt. Ein kontinuierlich steigender CO2-Preis wird auch dem Staat "Beine machen", in die richtige Richtung zu investieren.

Teil 3: Zielgenaue Umstellungshilfen für ökonomisch schwächere Bürger

Die **Klimadividende** würde schon vieles sozial abfedern. Besonders **Geringverdiener** und **Familien** würden in der Regel deutlich von ihr **profitieren**. Der Staat kann sich daher bei zusätzlichen Unterstützungsmaßnahmen auf **soziale Härtefälle** konzentrieren.

Die **technischen Alternativen** werden auf den Markt kommen, Lebensstile sich anpassen und auch die öffentlichen Investitionen werden mit einem kontinuierlich steigenden CO2-Preis in die richtige Richtung fließen.

Trotzdem muss die Politik z.B. bei **Mobilität im ländlichen Raum** und beim **Heizen** bei **höheren CO2-Preisen** in der Zukunft genau hinschauen, ob und wann mit sozialpolitischen zielgenauen Instrumenten zusätzlich unterstützt werden muss. Hier muss man beobachten, ob einkommensschwache Bürger z.B. die Investitionen in eine fossilfreie Zukunft (auch mit Hilfe der Klimadividende) selbst stemmen können oder ob sie Unterstützung brauchen.

Allen Bürgern durch Subventionen den Umstieg erleichtern zu wollen, ist nicht finanzierbar. Man sollte hier keine Erwartungen wecken, die nicht erfüllt werden können. Außerdem ist es sozialpolitisch problematisch, wenn die Kassiererin an der Aldi-Kasse z.B. gutsituierten Einfamilienhausbesitzern Zuschüsse zur Heizungssanierung finanziert.

Konkrete Vorschläge für eine zielgenaue sozialpolitische zusätzliche Unterstützung:

- Entfernungspauschale als auszuzahlender Zuschuss (**Mobilitätsgeld**) für einkommensschwache Berufspendler im Rahmen der Steuererklärung. Bei diesem Mobilitätsgeld sollte von Anfang an kommuniziert werden, dass dieses regelmäßig auf den Prüfstand gestellt wird, ob und in welchem Umfang es noch notwendig ist.
Gegenfinanzierung:
Senkung der allgemeinen Entfernungspauschale. Beides sollte schrittweise mit der kontinuierlichen Erhöhung des CO2-Preises geschehen. Von der heutigen als Werbungskosten vom zu versteuernden Einkommen abziehbaren Entfernungspauschale profitieren in absoluten Zahlen vor allem Gutverdiener.
- **Ländliche Räume stärken**: Breitbandausbau, Ärzteversorgung, Nahversorgung, neue Mobilitätskonzepte (z.B. App-basierte-Sammeltaxis bzw. Rufbusse), etc.
Gegenfinanzierung für zusätzliche Förderung ÖPNV im ländlichen Raum:
Kostendeckungsquote in Ballungsräumen mit guter ÖPNV-Infrastruktur erhöhen.
- KfW-Programme zur **energetischen Sanierung** speziell für
 - bezahlbare Wohnungen in einem hochpreisigen Umfeld
 - einkommensschwache Eigenheimbesitzer ohne weiteres Vermögen

- Gegenfinanzierung:
KfW-Programme zur energetischen Sanierung auf einkommensschwache Bürger konzentrieren.
- Weitere **Härtefallregelungen**
 - Härtefälle beim **Heizen** können über ein entsprechend ausgestaltetes **Wohngeld** für Mieter und Hauseigentümer abgefangen werden. Beispiele für Härtefälle:
 - Eine energetische Sanierung ist aus Alters- oder Gesundheitsgründen im Moment nicht möglich.
 - Durch eine energetische Sanierung wird aus einer 'bezahlbaren Wohnung' über die Modernisierungumlage eine 'unbezahlbare'. Hier könnte ein entsprechend ausgestaltetes Wohngeld zumindest für eine Überbrückungszeit helfen. Mittelfristig müssen wir Mieten und überhöhte Modernisierungumlagen durch ausreichend Wohnungen in den Griff bekommen.
 - Bei **Mobilität** könnten **Zuschüsse** beim **Kauf** von fortschrittlichen **Fahrzeugen** an Härtefallregelungen (Behinderung, langer Arbeitsweg bei geringem Verdienst) gebunden werden. Diese Zuschüsse sollten nur so lange gewährt werden, als die weniger fossillastigen bzw. fossilfreien Fahrzeuge signifikant teurer in der Anschaffung als herkömmliche Fahrzeuge sind. Die derzeitigen Prämien beim Kauf eines Elektrofahrzeuges haben nicht das Ziel, soziale Härten abzufangen, sondern sind als Markteinführungsprogramm gedacht. Bei einem wirksamen CO₂-Preis kann man auf solche Programme verzichten, da sich sinnvolle alternative Konzepte aus eigener Kraft auf dem Markt durchsetzen werden.

Teil 4: Weitergehende ‚Ökologische Finanzreform‘

- Schrittweise Umstellung der alten Energiesteuersätze auf Energiegehalt als Bemessungsgrundlage und Infrastrukturfinanzierung im Verkehrsbereich. Damit könnte man auch das Dieselpprivileg langsam abschmelzen. Allerdings sollte die CO₂-Bepreisung on top derzeit Vorrang haben vor einer schwierigen Diskussion über die stärkere Besteuerung von z.B. Diesel.
- **Sektorkopplung:** Einsatz von Strom bei Wärme und Mobilität wird heute durch eine hohe Belastung mit Umlagen und Abgaben auf Strom behindert
 - **EEG-Umlage** (derzeit 6,8 ct/kWh)
 - Beste Lösung:
Sozial gerechte Abfinanzierung Teile der EEG-Umlage (Technologieanlaufkosten und Industrieausnahmen) aus dem Staatshaushalt.
 - Zweitbeste Lösung:
Verwendung der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung (s.o.) zunächst für die Mit- bzw. Abfinanzierung der EEG-Umlage. Dabei könnte man diese Abfinanzierung auf die Technologieanlaufkosten und die Industrieausnahmen beschränken. Sobald Geld übrig bleibt, wird dieses als **Klimadividende** (s.o.) an uns Bürger ausgeschüttet. Die EEG-Umlage wird auch aufgrund eines wirksamen CO₂-Preises sinken und in absehbarer Zeit Geschichte sein. Die Klimadividende müsste von Anfang an massiv mit kommuniziert werden. Damit hätte man ein plausibles Konzept mit kontinuierlich steigendem CO₂-Preis und Klimadividende für den gesamten Prozess der Dekarbonisierung bis 2050, das nicht Gefahr läuft, durch eine "Abzockekampagne" skandalisiert zu werden.

- Senkung der **Stromsteuer** (derzeit 2,05 ct/kWh) gegenfinanziert aus dem Staatshaushalt. Allerdings sollte man bedenken, dass gerade bei zunehmender Bedeutung von Strom, dessen Besteuerung zur Finanzierung des Staatshaushalts immer wichtiger werden könnte. Ansonsten müsste man unter Umständen den Faktor Arbeit wieder stärker belasten.
- Dienstwagenbesteuerung neu regeln
- Aufhebung Umsatzsteuerbefreiung von Fernflügen
- Mautpflicht für Fernbusse
- etc.

Zusammenfassung

- Kontinuierlich steigender CO2-Preis mit Klimadividende als maßgebliches Instrumentarium, um den Prozess der Dekarbonisierung bis 2050 zu steuern.
- Weitere Bausteine einer ökologischen Finanzreform prüfen. CO2-Bepreisung sollte im Moment jedoch absolute Priorität haben. In einer komplexen Energiesteuerreform könnte das Thema "CO2-Bepreisung" verbrannt werden.
- Zielgenaue sozial- und strukturpolitische Umstellungshilfen für uns Bürger.

Resümee

Die Realität ist komplex, aber man muss sie nicht ohne Not noch komplexer machen. Deshalb wurde hier ein transparentes Modell für Deutschland vorgestellt. Bei anderen Vorschlägen zu einer CO2-Bepreisung besteht die große Gefahr, dass das Thema z.B. durch "Abzockekampagnen" verbrannt werden kann. Die Einnahmen aus einer CO2-Bepreisung sollten keine bisherigen Steuereinnahmen ersetzen. Das geht politisch schief. Es darf nicht der Verdacht entstehen, bei der CO2-Bepreisung gehe es doch eher um die Einnahmequellen als um die Dekarbonisierung.

Die Bundesregierung hat mit ihrem Maßnahmenpaket zwar eine langfristig Bepreisung aller CO2-Emissionen vorgesehen. Das Tempo ist jedoch noch zu gering. Wir brauchen schneller eine direkte **Verknüpfung** zwischen **Höhe des CO2-Preises** und **Reduktionsziel**. Nur so kann der CO2-Preis das **Leitinstrument** werden, das wir so dringend brauchen. Mit höheren CO2-Preisen wird dann auch die **Klimadividende** ein Muss, wenn man die CO2-Bepreisung politisch nicht gegen die Wand fahren will.

Wichtig wäre auch, dass wir die oben aufgezeigte Teilthemen 1 - 4 möglichst getrennt diskutieren. Sonst verrührt man alles in einem Topf, es kennt sich keiner mehr aus, jeder findet etwas wo er dagegen ist und am Ende ist keiner mehr für etwas.