Eckpunktepapier „Anforderungen des DGB an eine CO_2-Bepreisung“

1. Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften **unterstützen die deutschen, europäischen und internationalen Klimaziele**. Um diese Ziele in allen Sektoren zu erreichen, muss die Politik ein verlässliches Gesamtpaket schnüren, wie die CO_2-Reduktion in den verschiedenen Sektoren erreicht werden kann und wie Kosten und Erträge dieses Transformationsprozesses gerecht verteilt werden.

2. **Für den DGB muss zwingend zum Gesamtkonzept gehören, dass der Wandel gerecht gestaltet, der soziale Zusammenhalt gestärkt und öffentliche sowie private Investitionen in klimafreundliche Infrastrukturen und innovative Technologien massiv verstärkt werden**. Mit gezielter Investitionspolitik werden positive Beschäftigungswirkungen erreicht und Risiken für Beschäftigung bei der Einführung von CO_2-Bepreisungsinstrumenten vermieden.

3. Ein sozial abgefederter **CO_2-Preis für die Bereiche Mobilität und Wärme kann ein Baustein dieses Gesamtkonzepts** sein. Dabei geht es nicht um eine zusätzliche CO_2-Bepreisung für die Bereiche, die bereits vom europäischen Handel mit CO_2-Emissionszertifikaten erfasst werden. Das bisherige System aus Steuern, Abgaben, Umlagen und Entgelten, die auf Energieträger erhoben werden, ist bis jetzt nicht auf den CO_2-Gehalt der Energieträger ausgerichtet. Eine dahin wirkende Reform kann zusammen mit einem ansteigenden **CO_2-Preis langfristig Anreize für Investitionen in Klimaschutz** setzen.

4. Auf einen **CO_2-Preis als einziges Instrument zu setzen, greift zu kurz**. Der Markt ist blind für soziale Gerechtigkeit. Allein die Bepreisung von CO_2 wird auch nicht dazu führen, dass die Sektorziele in den Bereichen Mobilität und Wärme erreicht werden können. Ordnungsrechtliche Maßnahmen ebenso wie deutlich gesteigerte öffentliche Investitionen sind der Kern einer erfolgversprechenden Klimapolitik. Vor allem sollte der Bund zügig eine **sozial-ökologische Investitionsoffensive mit den Schwerpunkten auf Mobilität, Infrastruktur und Gebäudesanierung** auf den Weg bringen.

5. Ein CO_2-Preis kann nur dann wirken, wenn Privathaushalte und Unternehmen die Möglichkeit haben, ihr Verhalten anzupassen. Deshalb muss der Staat jetzt **investieren und Alternativen schaffen**: Dazu gehört der Schienenausbau für den Nah-, Fern- und Güterverkehr, der Ausbau des ÖPNV und die Förderung von sozial verträglicher Gebäudesanierung insbesondere im Mietwohnungsbau, bei der gebäude- und quartiersindividuelle Sanierungskonzepte im Vordergrund stehen müssen. Der Staat muss ebenso Impulse für den flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur für die batterieelektrische E-Mobilität setzen, neue Mobilitätskonzepte fördern und die Infrastruktur für mittelfristig verfügbare Alternativen wie den Wasserstoffantrieb schaffen. Der dafür **notwendige Investitionsaufwand wird das Aufkommen einer CO_2-Bepreisung bei Weitem übersteigen**, so dass die Finanzierung dieser Investitionen parallel zu einer CO_2-Bepreisung in Angriff genommen werden muss.

6. Bei der **Finanzierung müssen stärkere Schultern mehr tragen als Schwächere**. Deshalb müssen hohe Einkommen, Vermögen und Erbschaften stärker besteuert werden und die Möglichkeiten für öffentliche Kreditaufnahme zu minimalen oder sogar negativen Zinsen für mehr Klimaschutzinvestitionen genutzt werden. **Eine restriktive Haushaltspolitik, die sich an schwarzer Null und Schuldenbremse orientiert, ist mit dem Erreichen der Klimaschutzziele nicht vereinbar.**

7. Es ist nicht akzeptabel, dass Heizen und Mobilität einfach nur teurer werden – und vor allem Gering- und Normalverdiener getroffen werden. **Die Einführung eines CO_2-Preises muss sozial abgefedert werden, wobei insbesondere folgende Wege in Betracht kommen:**
    a. die vom DGB schon länger geforderte Reduzierung der **Stromsteuer sowie eine stärker steuerfinanzierte EEG-Umlage**, um auch die Potentiale der Sektorenkopplung zu heben und innersektorale Wettbewerbsverzerrungen abzubauen;
    b. die Glättung der regressiven Verteilungswirkung durch eine **Pro-Kopf-Erstattung**;
    c. die Einführung eines **Mobilitätsgeldes** anstelle der Pendlerpauschale zur sozial gerechteren Kompensation größerer Belastungen;
    d. ein zusätzlicher **Härtefallfonds** für besonders Betroffene.

8. Bei der konkreten Instrumentenwahl zwischen CO_2-Steuer und Emissionshandel ist zu berücksichtigen, dass beide nur indirekt wirken, während eine vereinbarte aktive CO_2-Einsparungsstrategie in vielen Sektoren direkter wirken könnte.
    - Einen nationalen **Emissionshandel** für Verkehr und Wärme lehnt der DGB unter den derzeit gegebenen Voraussetzungen ab. Ein solches Instrument wäre langwierig bei der Einführung, bürokratisch und schafft durch Preisausschläge wenig verlässliche Investitionsanreize. Auch wäre es schwieriger, die regressive Verteilungswirkung zuverlässig und nachvollziehbar auszugleichen.
    - Eine **CO_2-Steuer** könnte schneller und transparenter implementiert werden und würde mehr Planungssicherheit für öffentliche und private Investitionen schaffen. Eine für die Bürgerinnen und Bürger nachvollziehbare soziale Ausgestaltung ist für die Akzeptanz wichtig. Diese umfasst die zuvor genannten vier Wege einer Kompensation zugunsten privater Haushalte.

9. Jeder Ansatz der CO_2-Bepreisung sollte einer **umfassenden und regelmäßigen Folgenabschätzung** im Hinblick auf Klimaschutz und Sozialverträglichkeit unterzogen werden. Dabei sind die reale Verteilungswirkung sowie die Auswirkungen auf Arbeitsplätze, Haushalte und Betriebe zu untersuchen.

10. Darüber hinaus muss der Staat durch **Sektorvereinbarungen unter Einbezug der Gewerkschaften** dafür sorgen, dass flankierende Maßnahmen zur Erreichung der Sektorziele vereinbart sowie Produktionsverlagerungen zur Umgehung von CO_2-Bepreisungen und der Import bisher hierzulande erzeugter Produkte verhindert werden.

11. Der **CO2-Preis kann demnach nur im Zusammenhang mit einem Instrumentenmix Erfolg** haben. Ohne verstärkte ordnungsrechtliche Maßnahmen und ohne massiv gesteigerte Investitionen in klimafreundliche Technologien und Infrastrukturen wird ein CO2-Preis nicht zu den gewünschten Lenkungswirkungen führen.