

Den Strukturwandel im Revier sozial gestalten – Solidarische Ökonomie – CO₂-Bepreisung

4. Fachtagung der Fraktion DIE LINKE im Kreistag Rhein-Erft

Dr. Axel Troost, Juni 2021

DIE LINKE.

Vorbemerkung

- Kohleausstieg seit langem überfällig
- Bund nimmt für den Ausstieg und seine Flankierung sehr viel Geld in die Hand (Strukturhilfen, Entschädigungen, Hilfen für Beschäftigte, Strompreiskompensationen; insgesamt ca. 80 Mrd. Euro)
- Politik kann und muss beweisen, dass sie die Transformation erfolgreich gestalten kann

Ökonomische und soziale Chancen der Energiewende

- EU-Kommission rechnet europaweit mit 900.000 zusätzlichen Jobs
- Öko-Institut, Fraunhofer ISI: Klimaschutzplan 2050 des BMU sorgt bis 2030 in Deutschland für 300.000 bis 430.000 Beschäftigte und um 1,1 bis 1,6 Prozent höheres BIP
- Beschäftigungsgewinne in der Industrie, Erneuerbaren Energien, nachhaltiger Mobilität, Gebäude, Dienstleistungen
- Beschäftigungsverluste bei fossilen Energien und im Fahrzeugbau
- vorausschauende Politik des „gerechten Übergangs“ nötig (statt bloßer Flankierung)
- Bürger*innen, Kommunen, Stadtwerke, Genossenschaften sind Treiber und nicht Zuschauer der Energiewende

Sozial-ökologischer Umbau

Neue **Makropolitik**:

- öffentliches Investitions- und Zukunftsprogramm
- Ausbau sozialer und gemeinnütziger Dienstleistungen; Stärkung der Binnenwirtschaft statt Exportfixiertheit
- Abbau der Ungleichheit, Umverteilung
- Arbeitszeitverkürzung
- (...)

ABER: neue Wertschöpfung und Arbeitsplätze entstehen nicht zwingend dort, wo alte wegfallen

→ **Struktur-, Regional- und Industriepolitik** notwendig

Braunkohleregionen sehr unterschiedlich aufgestellt

- **Rheinisches Revier:**
ausdifferenzierte Wirtschaftsstruktur, durchschnittliche Wertschöpfung und Innovationskraft bei guter Anbindung an Ballungsräume und Universitäten/
Forschungseinrichtungen
 - **Mitteldeutsches Revier:**
eher ländlich, niedrige Innovationskraft, Anbindung an Leipzig
 - **Lausitz:**
peripher und ländlich, niedrige Innovationskraft, ungünstige Demographie
- ➔ Potenziale der Regionen sehr verschieden, ganz unterschiedliche Ansätze nötig
- Entwicklung mithilfe von Leitbildern der Regionen
 - Akteure vor Ort müssen kontinuierlich und mit echten Mitsprachemöglichkeiten in den Entwicklungsprozess einbezogen werden
 - Hinterzimmerpolitik von Landesregierung und Wirtschaftsvertreter*innen vermeiden!

offizielle Leitbilder

Rheinisches Revier:

- Europäische Modellregion für Energieversorgungs- und Ressourcensicherheit
- Gründungskultur und systematischer Wissens- und Technologietransfer
- Internationale Bau- und Technologieausstellung Rheinisches Zukunftsrevier

Mitteldeutsches Revier:

- Industrietransformation in Richtung nachhaltige Industriegesellschaft
- Entwicklung zu einem europäischen Logistikhub
- Innovation, Digitalisierung, Bildung und Kreativität

Lausitzer Revier:

- Europäische Modellregion für den Strukturwandel
- Moderne und dauerhafte Industrie-, Innovations-, Energie- und Gesundheitsregion
- Digitaler Wandel

➔ selektiver Blick auf die Regionen, alternative Konzepte kommen viel zu kurz

Zukunft der Kohlebeschäftigten

- ca. 9.000 Beschäftigte in Kraftwerken und Tagebauen des Rheinischen Reviers
 - über die Hälfte der Braunkohlebeschäftigten älter als 50 Jahre (--> Vorruhestandsregelungen!?)
 - für Stilllegung von Kraftwerken und Renaturierung der Tagebaue werden weiter Beschäftigte benötigt
- betriebsbedingte Kündigungen lassen sich vermeiden
- aber: indirekt weitere 5.400 Beschäftigte von Braunkohle abhängig
 - mit arbeitsmarktpolitischen Instrumenten (Weiterbildungsmaßnahmen, Beratungen, Transferkurzarbeitergeld, ...) scheint Beschäftigungsproblematik insgesamt bewältigbar

Potenziale entfalten

- regional- und strukturpolitische Instrumente können mit Fördermilliarden endlich angewandt werden:
 - Ausbau statt Schrumpfung der Infrastruktur (ÖPNV, Verkehrswege, Internet, Schulen, Kitas,...)
 - Wirtschafts- und Forschungsförderung, inklusive Ansiedlung neuer Einrichtungen
 - Verbesserung weicher Standortfaktoren (Naturräume, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, ...)
 - Leuchtturmprojekte möglich, aber Gefahr des Scheiterns einkalkulieren
- Wesentliche Voraussetzung: Strukturwandel von unten anstoßen
 - lokale Akteure systematisch in Planung einbeziehen
 - „Fonds Zivilgesellschaft“
 - Engpässe in der Verwaltung u.a. mit Investitionspauschale beseitigen

CO₂-Preise und Braunkohle

- Kohlekompromiss mit Klimaziel von Paris (1,5 Grad-Ziel) unvereinbar
- CO₂-Preis in letzter Zeit stark gestiegen, Markt hat schärfere EU-Klimaziele und Verknappung von Zertifikaten vorweggenommen
- Braunkohle bei höheren CO₂-Preisen nicht mehr wettbewerbsfähig (erst recht nicht bei niedrigen Gaspreisen wie 2020)
- sehr realistisches Szenario: Stilllegung aller Kohlekraftwerke weit vor 2038 aus **betriebswirtschaftlichen Gründen**
- schnellerer, sozial flankierter Kohleausstieg wäre für Beschäftigte und Regionen vorteilhafter gewesen als ein nicht realisierter, hinausgezögerter Ausstiegsfahrplan

CO₂-Bepreisung: Zwei unterschiedliche Systeme für Industrie und Privathaushalte

1) EU-ETS

- europäisches Emissionshandelssystem für Stromwirtschaft, energieintensive Industrie und innereuropäischen Luftverkehr
- existiert seit 2006
- stark schwankende Preise, aktuell ca. 55 Euro/t CO₂

2) nationaler CO₂-Preis für Wärme und Verkehr

- führt zu Preisaufschlägen bei Benzin/Diesel und Heizöl/Heizgas
- Einstieg 2021 mit Festpreis von 25 Euro/t, der bis 2025 auf 55 Euro/t ansteigt
- ab 2026 Emissionshandelssystem mit Mindestpreis von 55 Euro/t und Höchstpreis von 65 Euro/t

CO₂-Preise als Lenkungsinstrument

- Preise spielen in Marktwirtschaft zentrale Rolle
- technologieoffenes Instrument, wirkt proportional zur Klimaschädlichkeit
- „doppelte Dividende“ aus Lenkungs- und Aufkommenswirkung
- allerdings: Preise werden von Marktliberalen stark überschätzt
 - Stoßrichtung von Hans-Werner Sinn, FDP u.a.: „Emissionshandel macht andere Klimaschutzmaßnahmen überflüssig und ineffektiv“
 - Preise bilden sich aber nicht wie in der Theorie von Gleichgewichtsmodellen, sondern werden verzerrt und schwanken stark
 - Konsumenten und Produzenten richten sich nur unvollkommen nach Preisen aus
 - außerdem: durch Preise erfolgt Selektion nach Kaufkraft, regressive Verteilungswirkung
- CO₂-Bepreisung langfristig sinnvoll, aber nur in Kombination mit anderen Maßnahmen der Umweltpolitik (Ver- und Gebote, Fördermaßnahmen, öffentliche Investitionen, ...)
- CO₂-Bepreisung muss zwingend an **rück- bzw. umverteilende Maßnahmen** geknüpft werden

Wirkung auf Haushalte beachten

- Verbrauchsteuern wirken typischerweise **regressiv**, d.h. Haushalte mit niedrigem Einkommen werden mit einem **größeren Anteil ihres Einkommens** belastet als Haushalte mit höherem Einkommen
- **Pro-Kopf-Emissionen** bei Strom und Wärme durch die Einkommensgruppen relativ ähnlich, bei Kraftstoffen bei hohen Einkommensgruppen aber deutlich höher

Rückverteilungsmodelle

- die meisten CO₂-Bepreisungskonzepte sehen **Rückverteilung** der Einnahmen aus CO₂-Bepreisung vor
 - Öko-Bonus: Einnahmen werden anteilig und Pro-Kopf an Bevölkerung rückerstattet
z.B. Schweizer Modell: 2/3 der Einnahmen wird rückerstattet, 1/3 geht in Gebäudeprogramm
 - „Klima-Prämie“ von 100 Euro pro Person aus Einnahmen
 - Vorschlag „Verein CO₂-Abgabe“: im Gegenzug für CO₂-Abgabe werden Stromsteuer und EEG-Umlage gesenkt
- zusätzlich zielgerichtete Regelungen für bestimmte Bevölkerungsgruppen (Mobilitätsgeld für Pendler*innen, Förderungen zur energetischen Sanierung, Härtefallfonds)
- zahlreiche Studien belegen: eine CO₂-Steuerreform kann **progressiv** ausgestaltet werden

... so das IMK

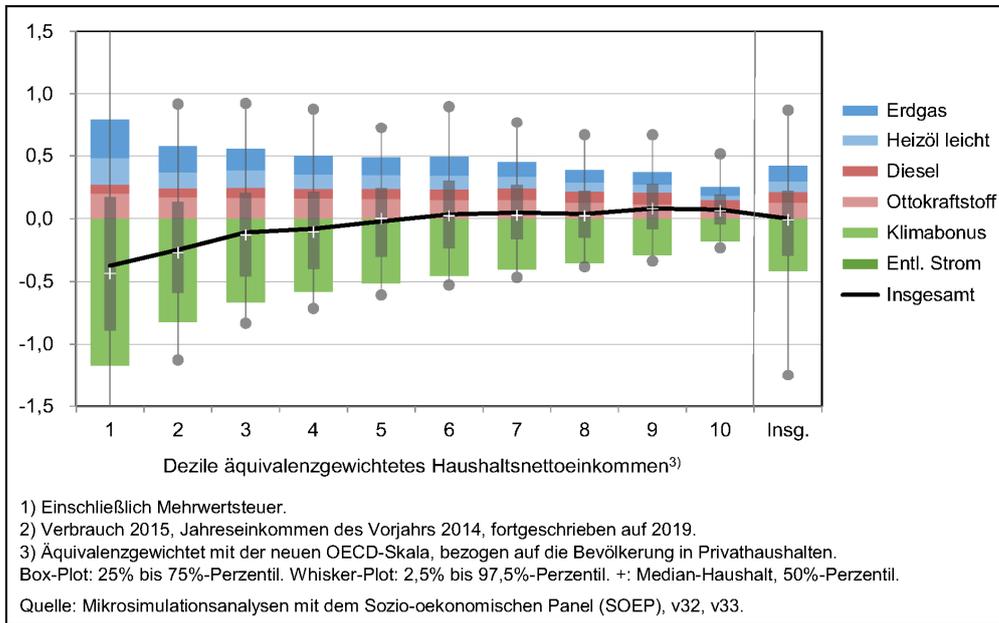
Sozialverträglicher Klimaschutz

So würde sich eine Kombination aus CO₂-Steuer und Klimaprämie im Jahr 2020 durchschnittlich auswirken auf das jährliche Haushaltsnettoeinkommen des ...



... und das DIW

Abbildung 2-1 **Belastung und Entlastung der privaten Haushalte durch Energiesteuererhöhung um 35 Euro je t CO₂¹⁾ und Einführung eines Klimabonus 2020²⁾**
Alle Haushalte
 in Prozent des Haushaltsnettoeinkommens

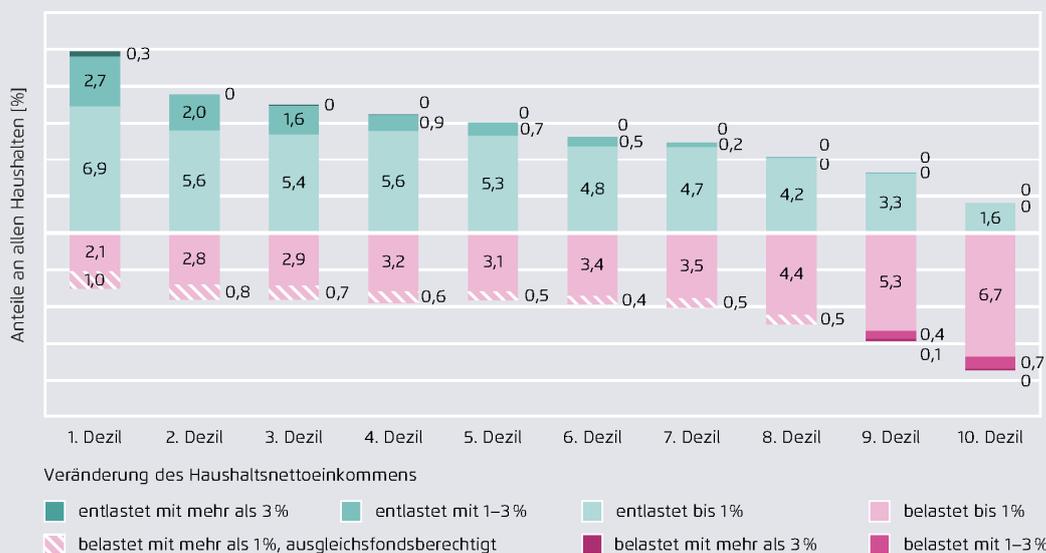


Quelle: DIW (2019): Für eine sozialverträgliche CO₂-Bepreisung, Politikberatung kompakt

... und Agora Energiewende / Agora Verkehrswende

Verteilungswirkungen nach Einkommensstatus

Abbildung 3

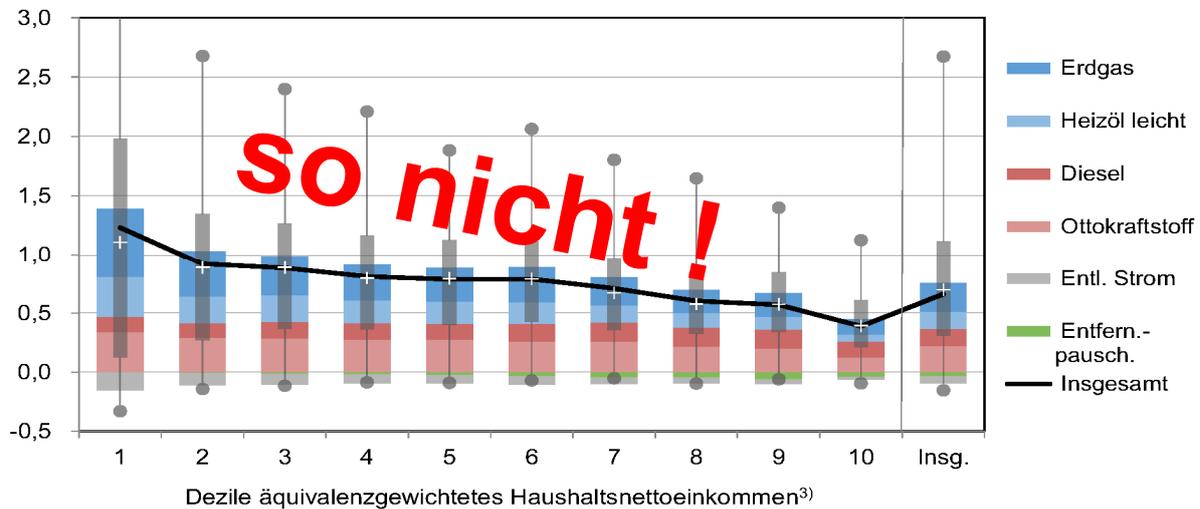


Eigene Auswertung auf Basis Mikrosimulationsanalysen mit dem Sozio-oekonomischen Panel (SOEP), v33.

Quelle: Agora Verkehrswende und Agora Energiewende (2019): Klimaschutz auf Kurs bringen: Wie eine CO₂-Bepreisung sozial ausgewogen wirkt.

CO₂-Bepreisung der Bundesregierung wirkt regressiv

Belastung und Entlastung der privaten Haushalte durch CO₂-Bepreisung von Kraft- und Heizstoffen, Senkung der EEG-Umlage und Erhöhung der Entfernungspauschale durch das Klimaschutzprogramm 2026



Quelle: Bach, S./Isaak, N. et al (2019): Lenkung, Aufkommen, Verteilung: Wirkungen von CO₂-Bepreisung und Rückvergütung des Klimapakets, DIW Berlin

Was tun bei besonderen Belastungen?

- Pendler(-innen)
 - einkommensunabhängiges **Mobilitätsgeld** anstelle der Pendlerpauschale
 - parallel müssen Dienstwagenprivileg und Kfz-Steuer aus ökologisch-sozial Sicht neu gestaltet werden
 - parallel Ausbau Schienen- und Fahrrad-Infrastruktur, besserer ÖPNV, etc.
- Heizkosten
 - Abwrackprämie für Ölkessel, Förderprogramme zur Gebäudesanierung
 - Anpassung Wohngeld, keine Anrechnung des Öko-Bonus auf Hartz IV
- Härtefallfonds / Ausgleichsfonds für Einzelfälle

langfristige Verteilungswirkungen

wenn CO₂-Preis langfristig auf 100 Euro/t und mehr steigt:

- nimmt der Staat deutlich mehr Geld ein, dessen Rückverteilung bzw. gezielte Verwendung er steuern kann
- kann CO₂-Preisreform mit Begleitmaßnahmen für unterste Einkommensgruppen ohne Mehrbelastungen bzw. mit Entlastungen ausgestaltet werden (typische Streitfrage: was kann mittleren Einkommensgruppen abverlangt werden, müssen auch sie netto entlastet werden?)
- genaue Ausgestaltung, die auf die Bedürfnisse von PendlerInnen, Alleinerziehenden, RentnerInnen etc. Rücksicht nimmt, ist nicht trivial!
- auf lange Sicht kann der Staat auf Einkommens- und Vermögensverteilung großen Einfluss nehmen (→ Einbettung einer CO₂-Steuer in generelle Programmatik beachten)

Lektüren

STUDIEN

ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG

ROSA-LUXEMBURG-STIFTUNG (HRSG.)
NACH DER KOHLE
ALTERNATIVEN FÜR EINEN
STRUKTURWANDEL IN DER LAUSITZ

Arbeitsgruppe
Alternative Wirtschaftspolitik

MEMORANDUM
2019

Klimakollaps, Wohnungsnot, kriselnde EU –
Alternativen der Wirtschaftspolitik

PapyRossa

STANDPUNKTE 8/2019

AXEL TROOST UND RAINALD ÖTSCH
**CO₂-Preis: Weder Superheld
noch Superschurke**
ZUR EINGRÜNDUNG EINES SINNVOLLEN KLIMASCHUTZINSTRUMENTS

Kurzfassung

Aus Klimaschutzmaßnahmen müssen die weltweite Produkt- und Dienstleistungsmärkte zu einem globalen Markt werden. Dieser Markt muss ein breites Spektrum an Gütern und Dienstleistungen umfassen, die in allen Ländern hergestellt werden. Ein CO₂-Preis ist ein zentraler Bestandteil dieses globalen Marktes. Er sorgt dafür, dass die Produktion und der Konsum von Gütern und Dienstleistungen in allen Ländern auf die gleiche Weise bewertet werden. Ein CO₂-Preis ist ein zentraler Bestandteil dieses globalen Marktes. Er sorgt dafür, dass die Produktion und der Konsum von Gütern und Dienstleistungen in allen Ländern auf die gleiche Weise bewertet werden.

Vielen Dank!

DIE LINKE.

Vorschläge zur sozial-ökologischen Erweiterung des Steuerkonzepts der LINKEN (September 2019)

6.1. CO₂-Bepreisung mit Öko-Bonus

1. Das Steuerkonzept der LINKEN sollte um eine CO₂-Bepreisung ergänzt werden. Dabei sollte eine CO₂-Abgabe für Heiz- und Kraftstoffe sowie ein CO₂-Mindestpreis für den Emissionshandel (hauptsächlich Strom und energie-intensive Industrien) eingeführt werden. **Gleichzeitig wird ein Öko-Bonus eingeführt, der den weit überwiegenden Teil der Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung an die privaten Haushalte rückerstattet.** Dabei werden untere Einkommensgruppen nach Einführung der Bepreisung netto mehr Geld in der Haushaltskasse haben als heute. Der Öko-Bonus ist zwar zunächst ein Instrument für den Klimaschutz, hat aber durchaus gewollt auch eine **Umverteilung von oben nach unten** zur Folge.

2. **Die CO₂-Bepreisung soll und kann ordnungspolitische Vorgaben oder Fördermaßnahmen nicht ersetzen, sondern ergänzt sie nur dort, wo es sinnvoll ist.** In der Summe können und müssen durch ordnungspolitische Maßnahmen wie den Kohleausstieg, eine Verkehrswende mit weitgehendem Ausbau und Preissenkungen beim ÖPNV, durch eine sozial abgesicherte energetische Gebäudesanierung und durch eine Agrarwende mit Ausbau ökologischer Landwirtschaft und einem Ende der Massentierhaltung viel größere Mengen an Treibhausgasen eingespart werden, als durch die Lenkungswirkung einer CO₂-Bepreisung zu erwarten ist.

CO₂-Abgabe

3. Ab 2020 wird eine CO₂-Abgabe auf fossile Heiz- und Kraftstoffe in einer Höhe von **zunächst 40 Euro/t CO₂ eingeführt, welche jährlich um 10 Euro erhöht wird**. Die Einführung erfolgt als Erhöhung der betreffenden Steuersätze im Energiesteuergesetz.

4. Im Gegenzug wird die derzeit **bestehende Stromsteuer von 2,05 ct/kWh auf den EU-Mindestsatz von 0,01 ct/kWh zurückgeführt**, d.h. praktisch abgeschafft. Die Stromsteuer wird derzeit auch auf Strom aus erneuerbaren Energiequellen erhoben und entspricht daher nicht dem Ziel, den Ausstieg aus fossilen Quellen bis 2050 zu erreichen.

5. Grundsätzlich und in der längeren Frist orientiert sich die Höhe der CO₂-Abgabe an den Schadenskosten, die durch den Treibhauseffekt entstehen („Internalisierung“). **Diese Schadenskosten werden derzeit vom Umweltbundesamt auf 180 Euro/t CO₂ veranschlagt, für 2030 veranschlagt das UBA 205 Euro/t CO₂, für 2050 sind es 240 Euro/t CO₂**

6. Im **Jahr 2025 wird die Wirkung der Abgabe** als Mittel zur CO₂-Reduktion und zur Erreichung der Klimaziele in den einzelnen Sektoren **überprüft. Auf dieser Grundlage ist zu entscheiden, inwieweit und in welchen Sektoren von einer weiteren schrittweisen Anhebung bis auf die vom UBA veranschlagten Schadenskosten** abgesehen werden kann. Untersuchungen zeigen, dass die erwünschten Lenkungswirkungen z.B. in den beiden Sektoren Industrie und Verkehr bei deutlich unterschiedlichen CO₂-Preisen einsetzen und dass zum Erreichen der gewünschten Lenkungswirkung bzw. bestimmter CO₂-Einsparziele in einzelnen Sektoren auch ein niedrigerer CO₂-Preis ausreichen kann. ...

7. In der längeren Frist ist darauf hinzuwirken, dass sich die Höhe der CO₂-Bepreisung sektorübergreifend wieder vereinheitlicht, um langfristige Fehlanreize zu verhindern. Das gilt insbesondere, wenn es in der Zukunft durch überschüssige Stromerzeugungskapazitäten möglich werden sollte, Heiz- und Kraftstoffe CO₂-neutral herzustellen (z.B. „Power to X“). Zu diesem Zeitpunkt wäre die Dekarbonisierung bereits weit fortgeschritten und die Akteure hätten genügend Zeit, sich auf einen einheitlichen CO₂-Preis einzustellen.

8. **Der CO₂-Mindestpreis für die derzeit dem EU-Emissionshandel unterliegenden Sektoren (Stromerzeugung, energieintensive Industrien zur Herstellung von Eisen- und Stahl, Aluminium, Zement und Kalk, Glas und Keramik, u.a., innereuropäischer Flugverkehr) beträgt ab 2020 zunächst 30 Euro/t CO₂** und wird mit den EUA-Handelspreisen des ETS verrechnet. Er ist mindestens gemeinsam mit den Stromnachbarn Deutschlands zu erheben, da der europäische Stromhandel ansonsten dessen Wirkung konterkarieren würde. Stromnachbarn sind jene Staaten, die über den zentral-westeuropäischen (Central-Western European – CWE) Strom-Regionalmarkt verbunden sind (neben Deutschland mindestens Frankreich, Österreich, Dänemark, Belgien, Niederlande und Luxemburg.)

Rückausschüttung über Öko-Bonus

11. Die durch die CO₂-Abgabe entstehenden zusätzlichen Einnahmen (d.h. Einnahmen aus CO₂-Abgabe nach Abzug der weggefallenen Einnahmen aus der Stromsteuer) werden nach folgender Maßgabe zurückverteilt:

- zu 80 Prozent als Öko-Bonus an alle Haushalte (mit Ausnahme des obersten Viertels der Einkommensbezieher) in Form einer Pro-Kopf-Pauschale zum Ausgleich der steigenden Kosten für fossile Brenn- und Treibstoffe,
- zu 10 Prozent über einen Härtefall-Fonds, der bei Menschen mit niedrigem Einkommen eine unverhältnismäßig hohe Belastung durch den CO₂-Preis kompensiert (v.a. als Heizkostenzuschuss für schlecht gedämmte Wohnungen mit veralteten (v.a. Öl-) Heizungen oder als „Abwrackprämie“ für stromfressende Haushaltsgeräte).

12. Bisher zeichnen sich **zwei Gruppen** ab, die von einer CO₂-Abgabe unverhältnismäßig **stark belastet** werden können. Die erste Gruppe sind **Fern-Pendler*innen mit niedrigem Einkommen**. Deren Belastung durch steigende Treibstoffpreise wird durch die gleichzeitige Umstellung der steuerlichen Entfernungspauschale auf ein „**Mobilitätsgeld**“ entgegengewirkt, die gleichzeitig mit der Einführung der CO₂-Abgabe erfolgt. Statt der bisherigen Absetzbarkeit der Entfernungspauschale (30 Cent/km) zum persönlichen Steuersatz erhalten von 2020 an alle Pendler*innen einen einheitlichen Betrag pro Entfernungskilometer steuerlich gutgeschrieben. Das Mobilitätsgeld ist also unabhängig vom individuellen Steuersatz und ist daher für Arme und Reiche pro km gleich hoch. Das Mobilitätsgeld wird mit ca. 8-10 Cent je Entfernungskilometer so gewählt, das in der Summe keine Steuerausfälle im Vergleich zu heute entstehen. Gerade für Pendler*innen mit niedrigem Einkommen, die schon heute kaum Einkommensteuer zahlen müssen, kann das Mobilitätsgeld in Zukunft zu einer Netto-Auszahlung durch das Finanzamt führen.

Berechnungen zeigen, dass bei Fernpendler*innen (100 km und mehr Arbeitsweg hin und zurück) mit niedrigem Einkommen in den ersten 10 Jahren nach Einführung der CO₂-Abgabe auch ohne Berücksichtigung eines Öko-Bonus keine Nettobelastung durchs Pendeln entsteht.

- **Beispiel 1: Alleinstehende Pendlerin, 25.000 Euro brutto/Jahr**

Eine alleinstehende Pendlerin mit einem Bruttojahresgehalt von 25.000 Euro und 50 km Pendelweg zum Arbeitsplatz (eine Richtung) hat durch die Umstellung auf Mobilitätsgeld 476 Euro mehr pro Jahr in der Haushaltskasse (Spalte F in Anlage 1). Von dieser Besserstellung bleiben im ersten Jahr 2020 trotz der gestiegenen Treibstoffpreise infolge der CO₂-Abgabe immerhin noch knapp 280 Euro übrig (Spalte G). Bis 2025 ist ihr finanzieller Vorteil durchs Mobilitätsgeld größer als die Mehrkosten für gestiegene Spritkosten durch die CO₂-Abgabe (für den Arbeitsweg). Ab 2026 kehrt sich dieses Verhältnis allmählich um und erst 2032 sind die finanziellen Vorteile aus dem Zeitraum 2020-2025 für den teureren Kraftstoff aufgezehrt.

- **Beispiel 2: Alleinverdienender Pendler, verheiratet, 2 Kinder, 45.000 Euro brutto/Jahr**

Ein alleinverdienender, verheirateter Pendler mit zwei 2 Kindern und einem Bruttojahresgehalt von 45.000 Euro und ebenfalls 50 km Pendelweg zum Arbeitsplatz (eine Richtung) hat durch die Umstellung auf Mobilitätsgeld 518 Euro mehr pro Jahr in der Haushaltskasse (Spalte I in Anhang 1). Von dieser Besserstellung bleiben im ersten Jahr 2020 trotz der gestiegenen Treibstoffpreise infolge der CO₂-Abgabe noch ca. 320 Euro übrig (Spalte J). Bis 2026 ist sein finanzieller Vorteil durchs Mobilitätsgeld größer als die Mehrkosten durch die CO₂-Abgabe. Ab 2027 kehrt sich dieses Verhältnis allmählich um und erst 2034 sind die finanziellen Vorteile aus dem Zeitraum 2020-2026 durch den teureren Kraftstoff aufgezehrt. Natürlich entstehen in den genannten Beispielfällen treibstoffbedingte Mehrkosten nicht nur für den Arbeitsweg, sondern gerade auf dem Land auch für Fahrten zum Einkaufen, zu Ärzten oder in der Freizeit. Für die Kompensation dieser Mehrkosten steht dann aber ja auch der ausgezahlte Öko-Bonus zur Verfügung (Spalten H und K).

Die genannten Beispiele zeigen anschaulich, dass gerade Pendler*innen mit niedrigen Einkommen keineswegs automatisch zusätzlich belastet werden. Nach 10 bis 15 Jahren, also ab 2030 bis 2035, wenn die CO₂-Abgabe auch diese Pendler*innen mit niedrigen Einkommen trotz Mobilitätsgeld netto belastet, sollten auch auf dem Land die übergeordneten ordnungspolitischen Maßnahmen der Verkehrswende für einige Mobilitätsalternativen beim ÖPNV und/oder zu deutlich gesunkenen Preisen für E-Automobilität gesorgt haben, sodass auch diesen Menschen Alternativen zum Individualautoverkehr mit Verbrennungsmotor zur Verfügung stehen dürften.

Die zweite Gruppe der im Einzelfall unverhältnismäßig von der CO₂-Abgabe betroffenen Menschen sind Mieter*innen mit niedrigem Einkommen in schlecht gedämmten Wohnungen bzw. mit überalterten Heizungsanlagen. Der entscheidende Begriff diesbezüglich lautet „Warmmietenneutralität“, d.h. dass natürlich auch die Wohnungen dieser Menschen energetisch saniert werden müssen, dass die Kaltmieten dabei aber nur soweit steigen dürfen, wie die Betriebskosten fürs Heizen gleichzeitig sinken, sodass die Warmmiete stabil bleibt.

Zur Erreichung der Warmmietenneutralität werden im Kapitel „Gebäude“ des Klima-Aktionsplans konkrete Lösungsvorschläge entwickelt, unter anderem durch eine weitgehende Streichung der Modernisierungumlage und gezielte Förderinstrumente für energetische Sanierungen. Darüber hinaus erlaubt der oben genannte Härtefallfonds (Volumen 2020 ca. 830 Mio. Euro pro Jahr), die betreffenden Mieter*innen unmittelbar durch Zuschüsse in erheblichem Umfang zu unterstützen.