



Impulse für mehr Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit in der Verkehrspolitik

Ruth Blanck | Berlin 27.11.2020

Ziel und Inhalt der Kurzstudie

Ziel: Analyse von Politikinstrumenten im Verkehr auf ihre (v.a. monetären) Verteilungswirkungen und Entwicklung von Vorschlägen für eine sozial gerechtere Ausgestaltung

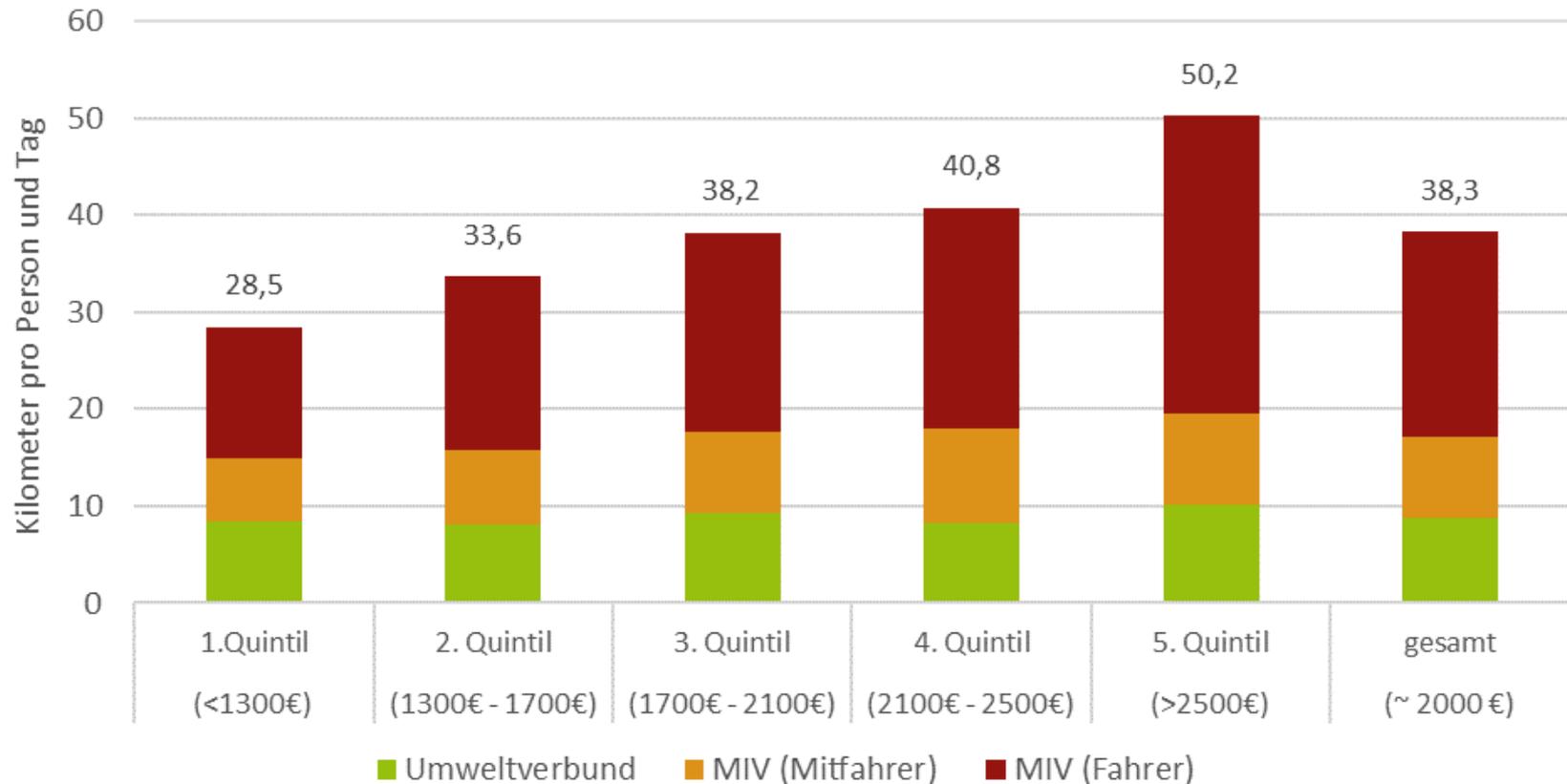
Es wurden 6 ausgewählte Instrumente betrachtet

- Besteuerung von Dienstwagen
- Entfernungspauschale
- Kfz-Steuer
- Kraftstoffsteuern und CO₂-Preis auf Kraftstoffe
- Kaufprämien für E-Pkw
- Parkgebühren, Bußgelder, Preise für ÖV & Pkw

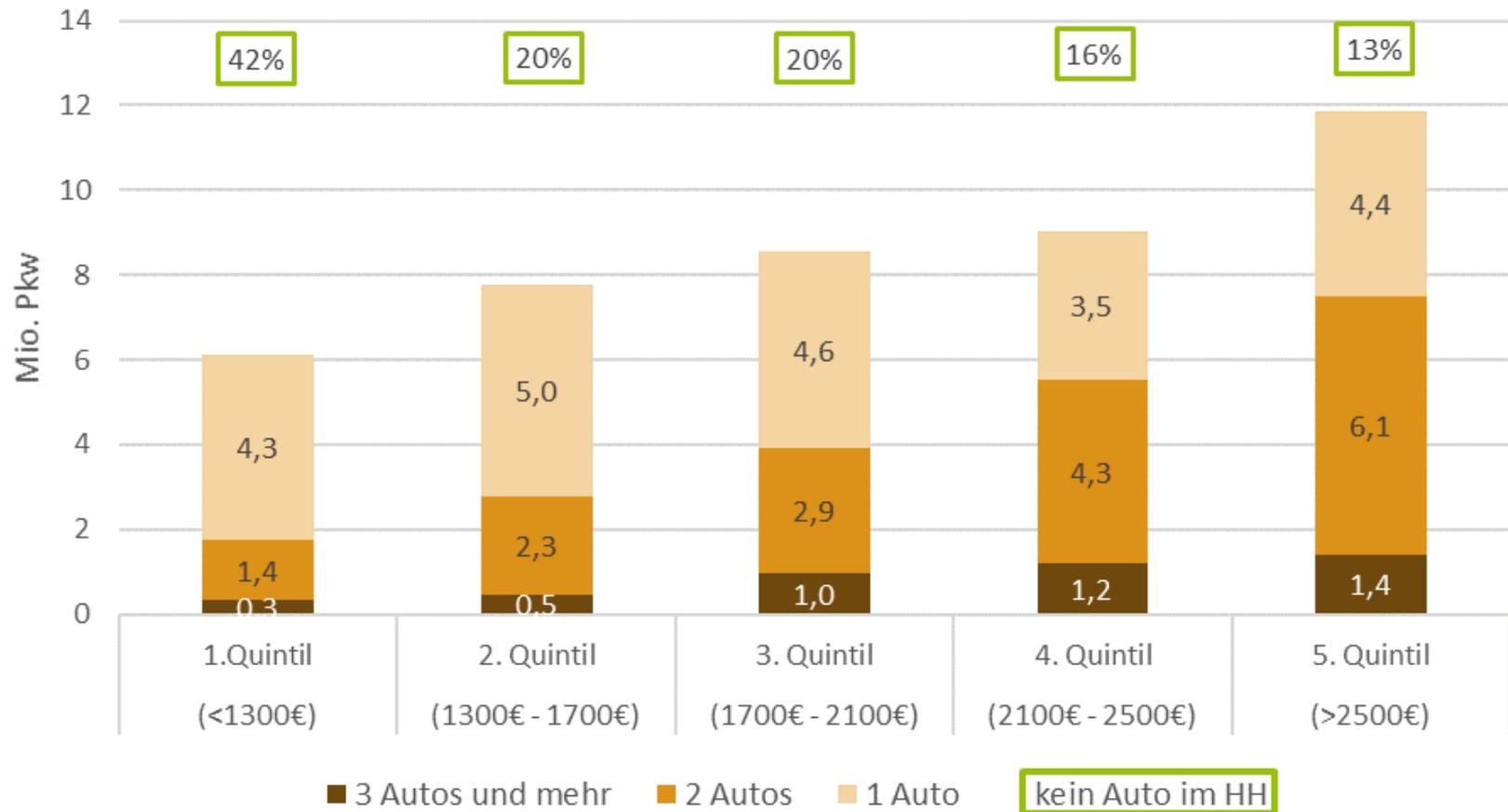
Leitfragen je Instrument

- Wie funktioniert das heute?
- Wer profitiert – wer nicht?
- Wie geht das besser?
- Beispiele

Je höher das Einkommen, desto mehr Kilometer werden pro Tag zurückgelegt



Die Anzahl der Pkw ist in den obersten 20% der Einkommen doppelt so hoch wie in den untersten 20%



Ziel und Inhalt der Kurzstudie

Ziel: Analyse von Politikinstrumenten im Verkehr auf ihre (v.a. monetären) Verteilungswirkungen und Entwicklung von Vorschlägen für eine sozial gerechtere Ausgestaltung

Es wurden 6 ausgewählte Instrumente betrachtet

- **Besteuerung von Dienstwagen**
- Entfernungspauschale
- **Kfz-Steuer**
- Kraftstoffsteuern und CO₂-Preis auf Kraftstoffe
- Kaufprämien für E-Pkw
- Parkgebühren, Bußgelder, Preise für ÖV & Pkw

Leitfragen je Instrument

- Wie funktioniert das heute?
- Wer profitiert – wer nicht?
- Wie geht das besser?
- Beispiele

Der Dienstwagen von Frau Müller

Ein privater Pkw würde Frau Müller deutlich teurer zu stehen kommen



Frau Müller

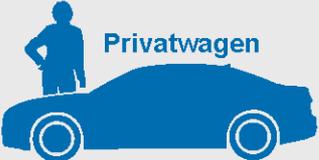
100.000 Euro Jahreseinkommen
 47,5 % Grenzsteuersatz
 wohnt 12 km vom Arbeitsplatz entfernt

Jahresfahrleistung **25.000 km**

Arbeitsweg:
5.000 km

Dienstreisen:
10.000 km

Privatfahrten:
10.000 km

	 Privatwagen CO ₂ 4,6 Tonnen	 Firmenwagen CO ₂ 4,6 Tonnen	 Firmenwagen CO ₂ 3,8 Tonnen
Pkw der oberen Mittelklasse		 Diesel: 54.000 € Bruttolistenpreis	 Plugin-Hybrid: 58.780 € Bruttolistenpreis
geldwerter Vorteil pro Jahr		8.813 € 1,36% des Listenpreises monatlich	4.796 € 1,36% des halbierten Listenpreises monatlich
Kosten pro Jahr	ADAC Autokosten (bei 2 Jahren Haltedauer und 15.000 km) 17.364 €	Steuern für den geldwerten Vorteil plus Verzicht auf Nettoeinkommen 13.302 €	
			11.413 €

Dienstwagenbesteuerung im Status Quo

- Fast **50% der Dienstwagen** finden sich im 5. Quintil
- Oft werden vom Unternehmen **Tankkarten** zur Verfügung gestellt, d.h. die Dienstwagenbesitzer zahlen auch bei privater Nutzung **keine Betriebskosten**
- Pauschale Besteuerung (“1%-Regel”) **entspricht meist nicht dem wahren Wert**, da Dienstwagen sehr viel gefahren werden => Subvention von 3,1-5,6 Mrd. Euro
- Halbierte Steuern für Plug-In-Hybride: Hohe Gefahr für **ökologischen Fehlanreiz**, vor allem wenn es keinen Anreiz für das Laden gibt => derzeit nur rund 18% elektrischer Fahranteil nach einer Studie des ICCT)

Dienstwagenbesteuerung: Wie geht das besser?

- Steuergerechtigkeit herstellen
 - Private Fahrleistung besteuern
 - Alternativ (zweitbeste Option): Steuersatz erhöhen auf z.B. 1,5%
- Sinnvolle ökologische Anreize
 - Keine Begünstigung von Plug-In-Hybriden, wenn der Umweltvorteil nicht sichergestellt werden kann

Familie Schmidt kauft sich ein großes Auto

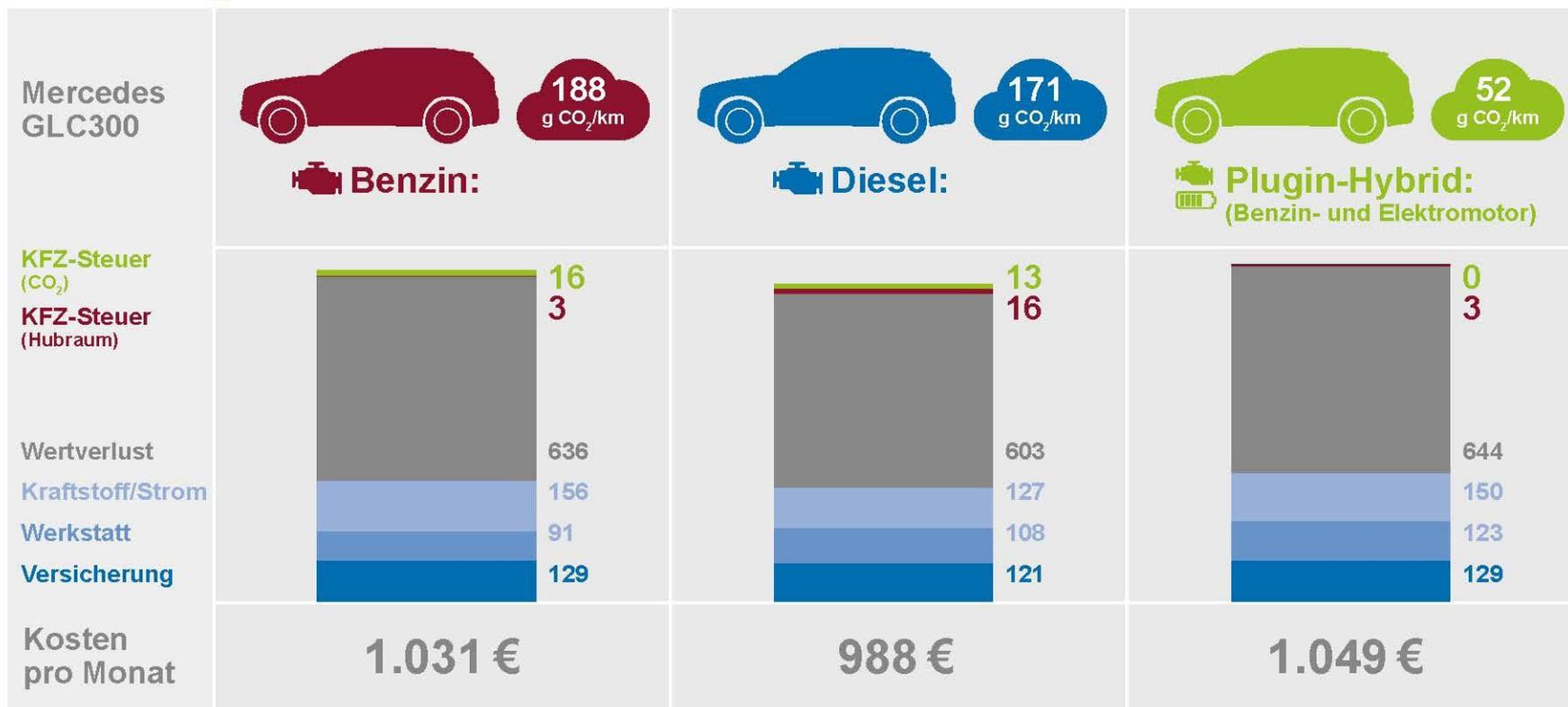
Die CO₂-Komponente der Kfz-Steuer ist gering und spielt bei der Kaufentscheidung keine Rolle



Familie Schmidt

Das neue Wunschauto, ein Mercedes GLC300, soll nicht mehr als 1.000 € im Monat kosten

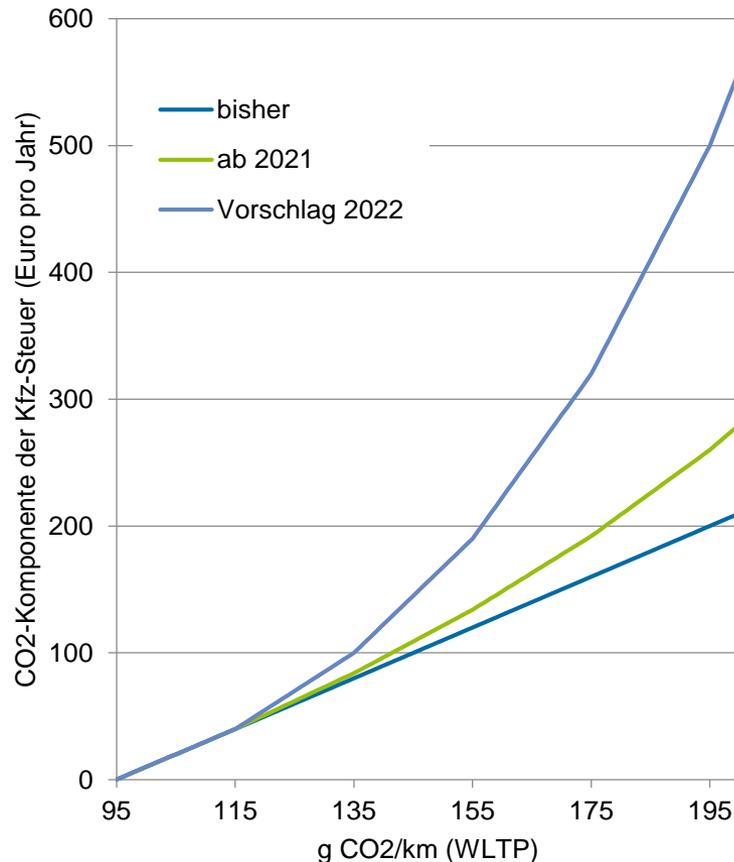
Durchschnittliche Fahrleistung pro Jahr **15.000 km**



Kfz-Steuer im Status Quo

- **Im europäischen Vergleich** sind in Deutschland die Kosten für das Kaufen und das Besitzen eines Pkw **niedrig**.
- Die für 2021 geplante **Erhöhung der CO₂-Komponente** der Kfz-Steuer **wird daran wenig ändern** – sie entspricht im Durchschnitt einer Erhöhung um weniger als 25%
- Eine Zulassungssteuer, wie es sie in vielen anderen Ländern gibt, fehlt ganz.
- **Haushalte mit geringem Einkommen** haben seltener einen Pkw und **profitieren** daher **weniger** von den niedrigen Kfz-Steuern.

Kfz-Steuer: Wie geht das besser?



- Progression in 2022 um einen Faktor 5 erhöhen für mehr Lenkungswirkung
- Mit den zusätzlichen Einnahmen kann die Gegenfinanzierung von Kaufprämien für E-Pkw erfolgen
- Ggf. Ausnahmeregelungen z.B. für Familien wie in Frankreich

Viele der derzeitigen Politikinstrumente im Verkehr haben negative Verteilungswirkungen



Sozial gerechter Klimaschutz: Was ist notwendig?

1. **Kfz-Steuer und Kaufprämie für E-Pkw:** Erhöhung der CO₂-Komponente der Kfz-Steuer, v.a. im ersten/in den ersten Jahren und Finanzierung der E-Pkw-Kaufprämie mit den so erwirtschafteten Mehreinnahmen
2. **Dienstwagensteuer:** Anhebung durch CO₂-Differenzierung und Besteuerung der privaten Fahrleistung, keine explizite Förderung von Plug-In-Fahrzeugen
3. **Entfernungspauschale:** Umgestaltung zu einem Mobilitätsgeld mit einer Kopplung an die ÖV-Verfügbarkeit
4. **CO₂-Preis und Energiesteuern:** Abschaffung des Dieselprivilegs; steigende CO₂-Preise (ggf. kombiniert mit geeigneter Rückverteilung)
5. **Parken:** Deutliche Anhebung von Parkgebühren und Bußgeldern, um den Wert des öffentlichen Raumes abzubilden

Mehr Klimaschutz & Sozialverträglichkeit ist möglich!

