



Eine sozialverträgliche CO₂-Bepreisung im Klimaschutz-Policy-Mix für die Verkehrswende

Benjamin Fischer
Agora Verkehrswende

CO₂-Preis im Verkehr: unverzichtbares Instrument, aber kein Allheilmittel



- Beeinflussung der **Verkehrsaktivität**
 - Fahrtentscheidung / Verkehrsleistung
 - Verkehrsmittelwahl

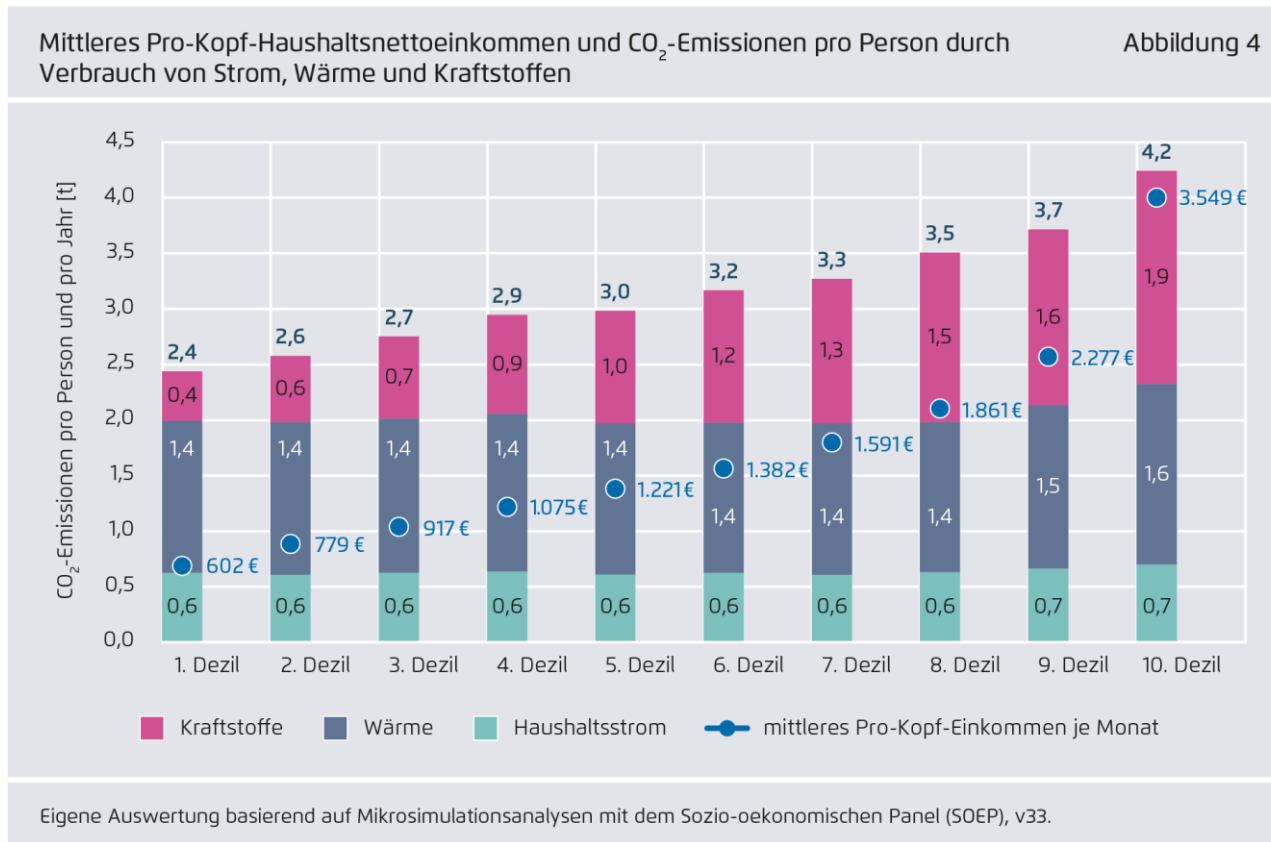
- Beeinflussung der **Fahrzeuganschaffung**
 - Bedeutung Planungssicherheit: Preispfad / EHS mit Preiskorridor
 - *Aber*: eingeschränkte Wirksamkeit

- CO₂-Preis als Bestandteil eines **Policy Mix**
 - Steilerer Anstieg erforderlich: 60 Euro in 2023, danach steigender Preiskorridor
 - Kombination aus wirtschaftlichen Anreizen, sowie ordnungsrechtlichen und infrastrukturellen Instrumenten

- **Akzeptanz** abhängig von Mittelverwendung und Kommunikation

CO₂-Preis: Sozialverträglichkeit gibt es nicht umsonst

CO₂-Emissionen nach Einkommenskategorien



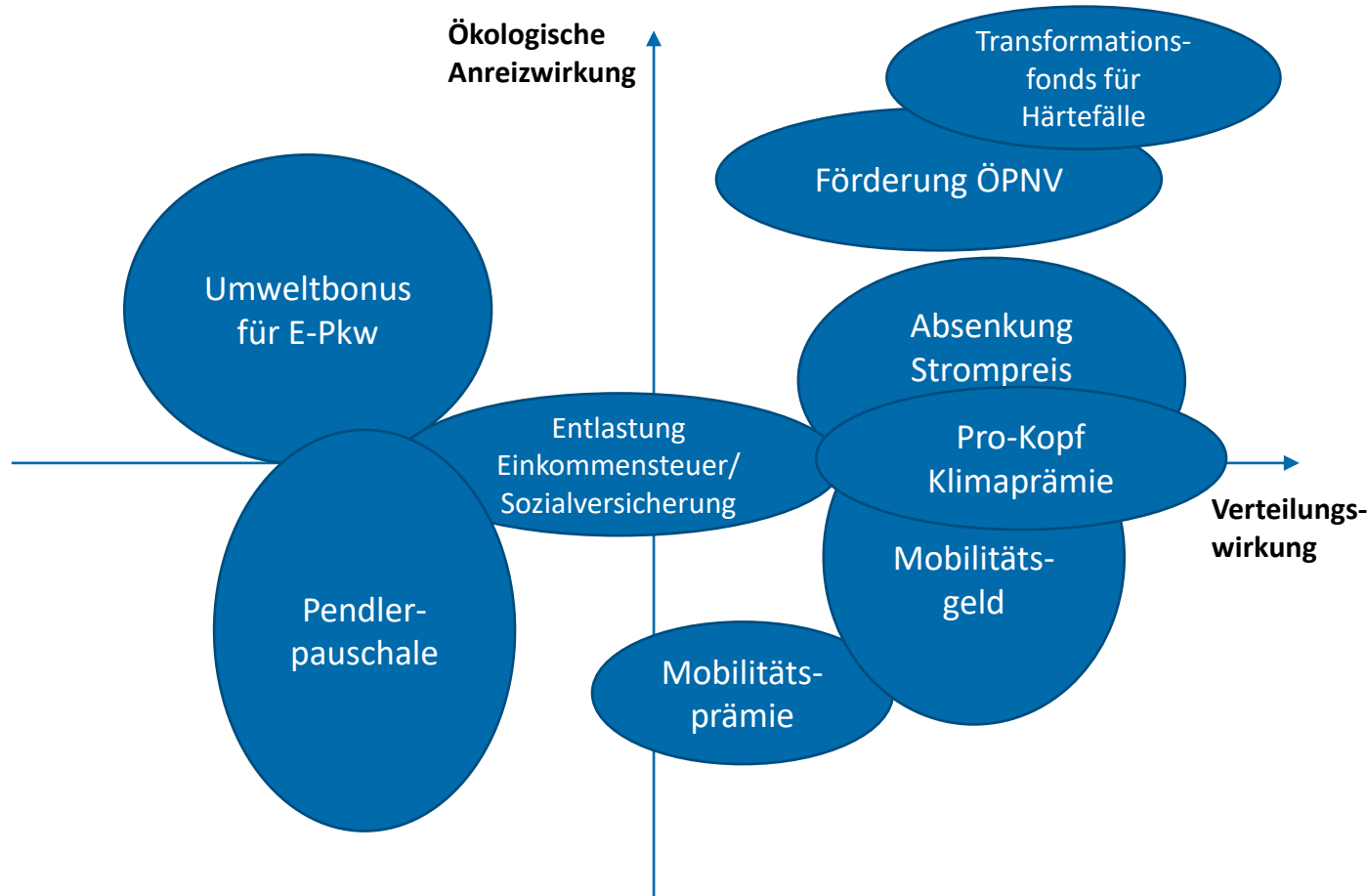
→ Personen mit niedrigen Einkommen emittieren weniger CO₂ durch Verbrauch von fossilen Brennstoffen

→ **Aber: einkommensarme Haushalte** wenden **größeren Teil ihres Budgets** für fossile Brennstoffe auf als reiche Haushalte

→ Ausgaben für **Kraftstoffe**: rund drei Prozent des Haushaltseinkommens bei mittleren Einkommensklassen, niedriger in niedrigster und in oberen Einkommensklassen

CO₂-Bepreisung: Mittelverwendung entscheidend

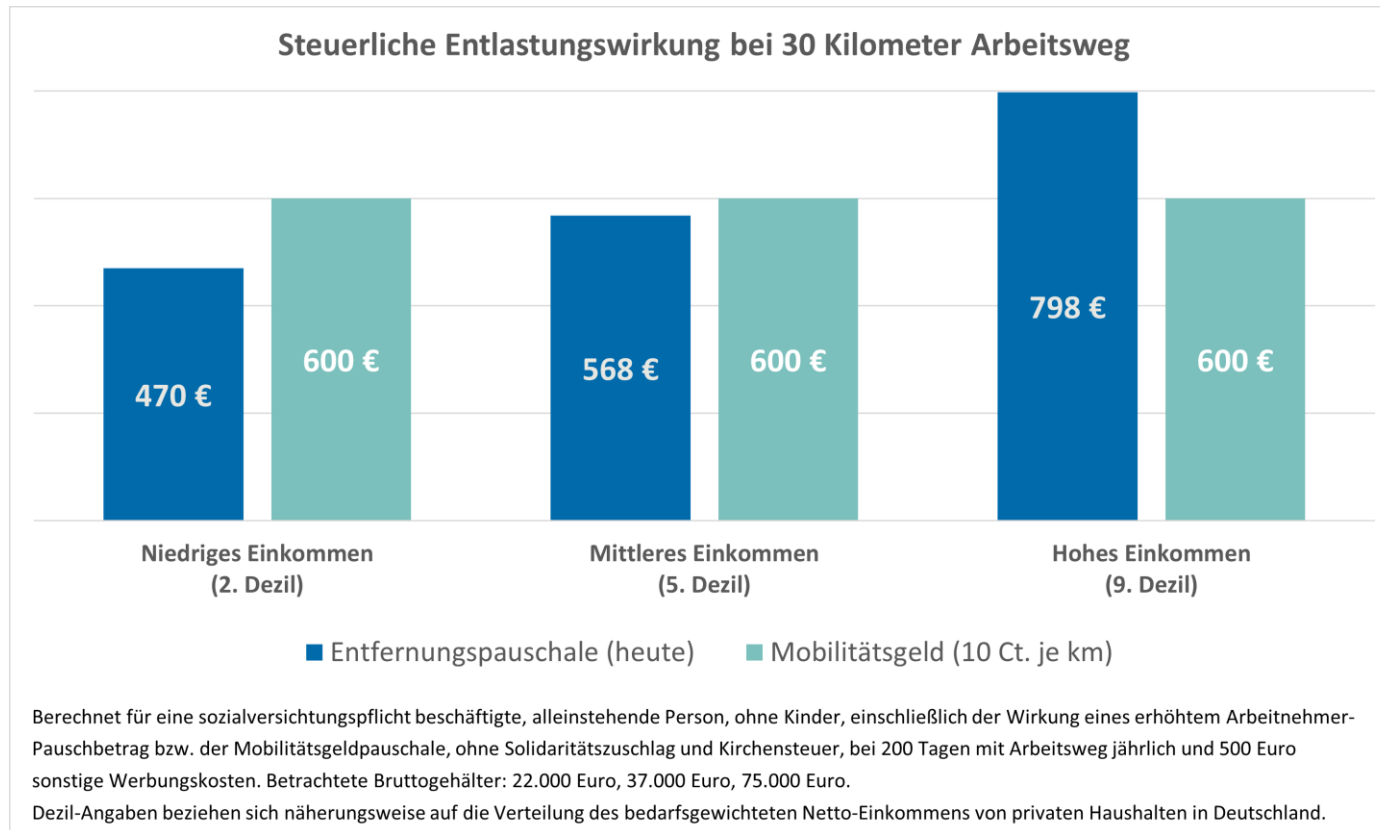
Umwelt- und Verteilungswirkung von Rückverteilungsinstrumenten



- Sowohl **Lenkungswirkung** als auch **Verteilungswirkung** eines CO₂-Preises sind abhängig von der Mittelverwendung
- **Hauptinstrument:** Pro-Kopf-Prämie vs. Strompreissenkung
- Bei beiden gilt: Zahl der **Härtefälle** steigt mit CO₂-Preis, auch bei insgesamt progressiver Verteilungswirkung nach vollständiger Rückverteilung
- **Gezielte Unterstützung** durch Ausgleichs-/Transformationsfonds

Pendler:innen: gezielte Entlastung durch Umstellung auf einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld

Entlastungswirkung Entfernungspauschale vs. Mobilitätsgeld

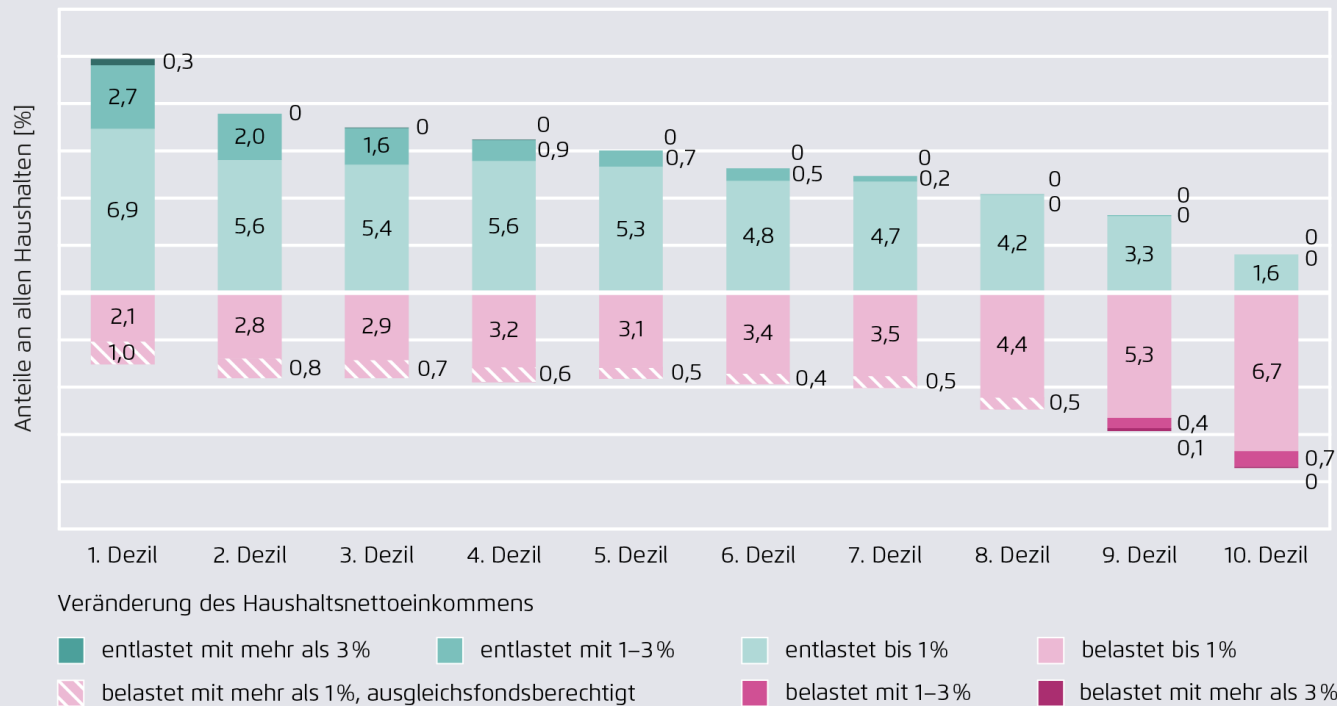


- Entlastung bei Kosten des Arbeitswegs konterkariert
Anreizeffekt der CO₂-Bepreisung
- Für **Akzeptanz** gezielte Unterstützung von Pendlerhaushalten (kurzfristig) erforderlich
- Durch **Mobilitätsgeld** Entlastung von geringverdienenden Pendler:innen budgetneutral möglich
- **Anreizwirkung** des CO₂-Preises sollte nicht dauerhaft untergraben werden

Eine sozial ausgewogene CO₂-Bepreisung ist möglich

Verteilungswirkungen nach Einkommensstatus

Abbildung 5



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

Empfehlungen Agora Verkehrswende:

- Absenkung EEG-Umlage
- Mobilitätsgeld statt Pendlerpauschale
- Mittelfristig: Klimaprämie
- Transformationsfonds für untere/mittlere Einkommensgruppen

Agora Verkehrswende (2021): Vier Jahre für die Fairkehrswende

Herzlichen Dank!

Benjamin Fischer
Projektleiter Verkehrsökonomie

benjamin.fischer@agora-verkehrswende.de

Anna-Louisa-Karsch Str. 2 | D-10178 Berlin

T +49 30 700 1435-000 | **F** +49 30 700 1435-129

M info@agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.