



„Fairkehrswende“: Zwischen Klimaziel und gerechter Transformation

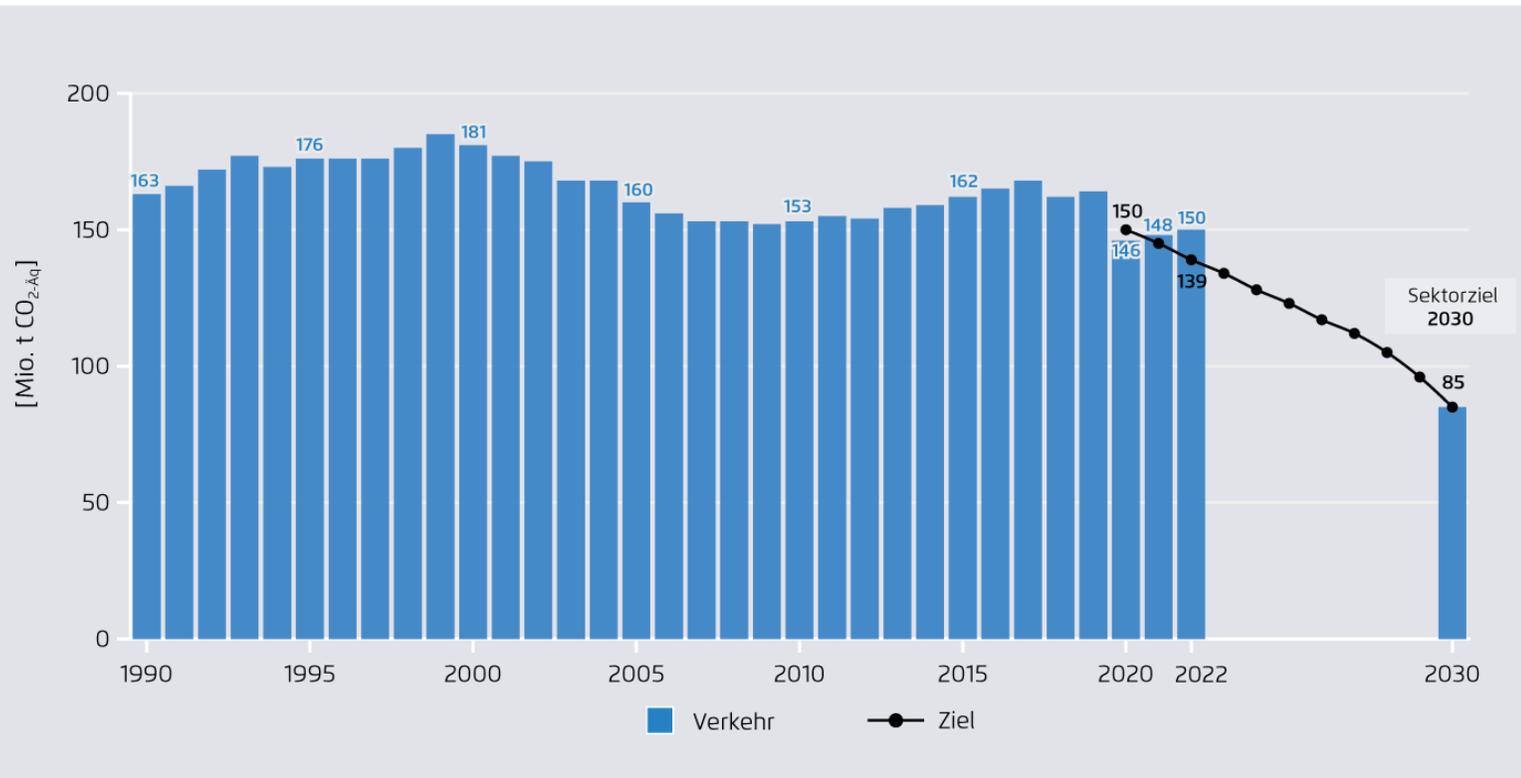
Dr. Wiebke Zimmer
stellv. Direktorin Agora Verkehrswende

*Konflikte und Chancen der ökologisch-sozialen
Verkehrswende*
16.02.2023

Klimaziele im Verkehr: Stand der Dinge

Entwicklung der Treibhausgasemissionen im Verkehr 1990 bis 2021,
Schätzung für 2022 und jährliche Sektorziele 2020 bis 2030

Abbildung 1_5



UBA (2022a) • 2022: Schätzung von Agora Energiewende auf Basis von AGEb (2022a), AGEb (2022d), destatis (2022b)

2021:

- **Ziel** des KSG um 2 (3) Mio. t **verfehlt**
- **Sofortprogramm unambitioniert** und nicht KSG-konform
- sektorübergreifendes **Klimaschutzsfortprogramm ausstehend**

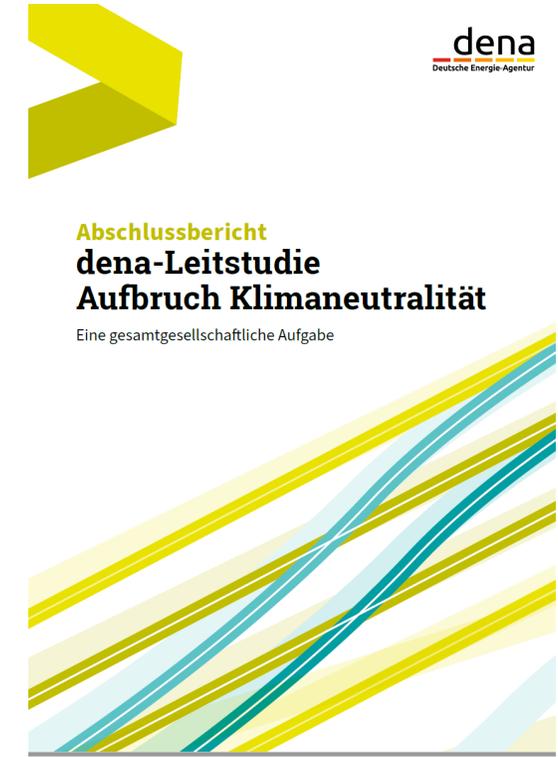
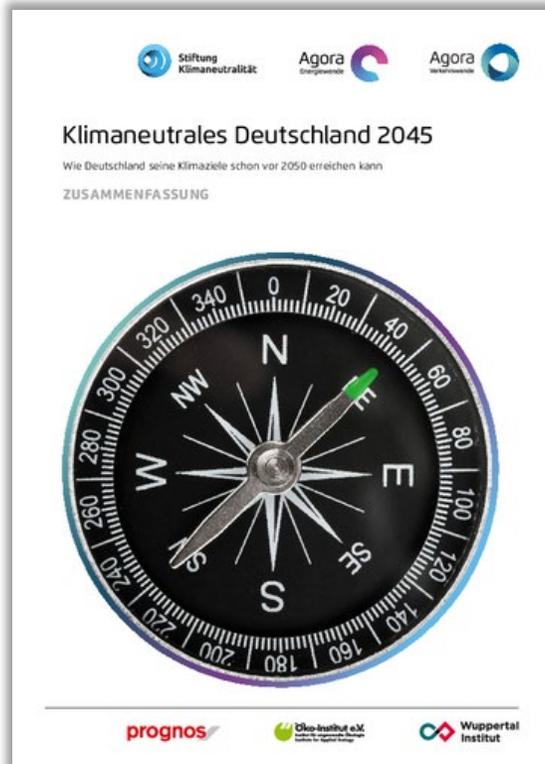
2022:

- **Ziel** des KSG nach Schätzungen um 11 Mio. t **verfehlt**

2030:

- Nahezu **Halbierung der Emissionen notwendig**
- **Zeit drängt**, es wird immer schwieriger, die Klimaschutzziele zu erreichen.

„Fit for 65“ in 2030 und klimaneutral bis 2045?



Viermal „Ja!“

Können wir die Klimaziele erreichen und mit einer gerechten Transformation verbinden?

Viele Optionen Klimaschutz sozial gerecht auszugestalten, z.B.:

- Reform Kfz-Steuer
- Reform Dienstwagenbesteuerung
- Reform Pendlerpauschale

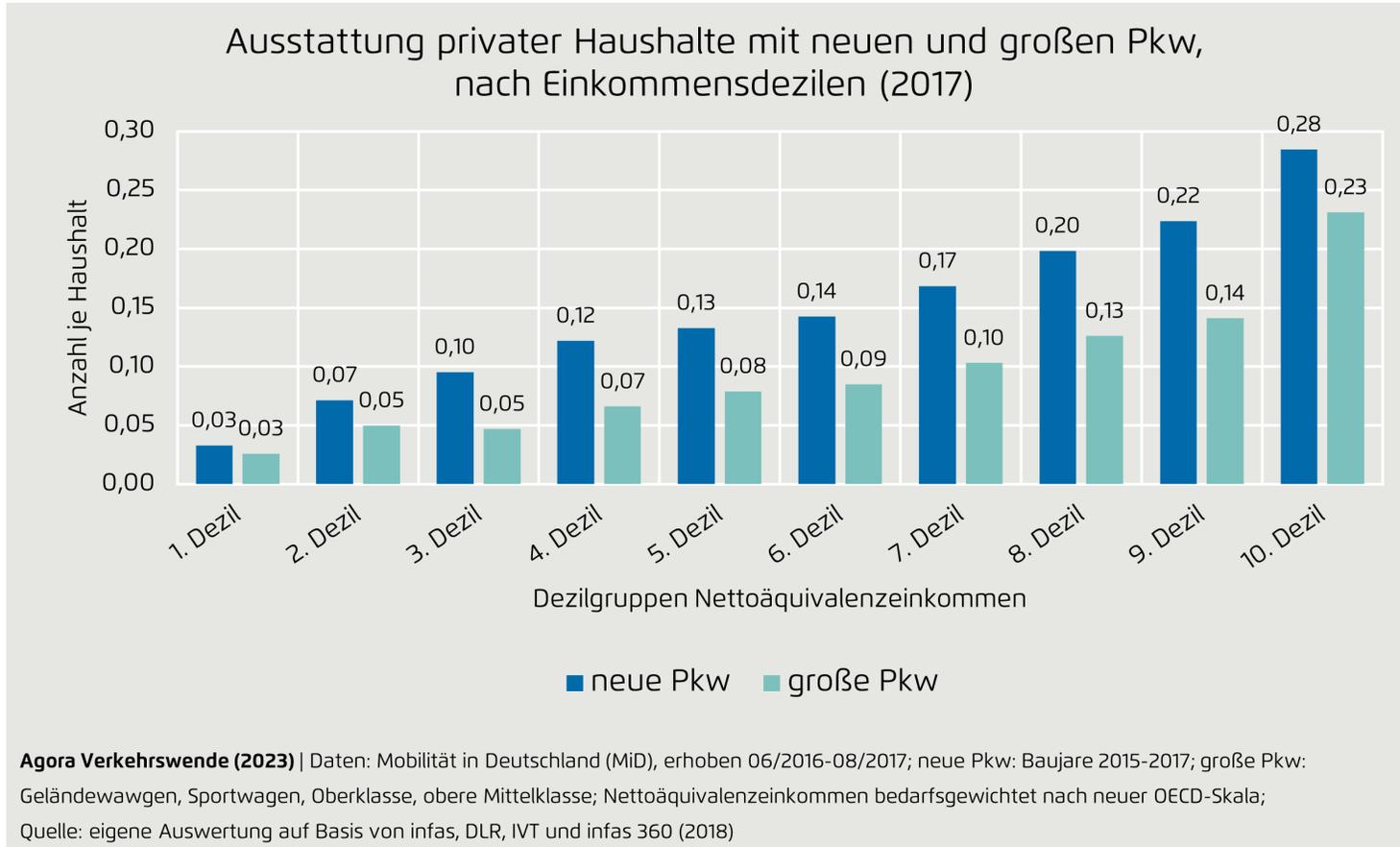
Faire Preise im Straßenverkehr

Leitlinien für eine klimagerechte, effiziente und sozial ausgewogene Reform der Steuern, Abgaben und Subventionen rund um den Pkw

DISKUSSIONSPAPIER



Sind Kaufzuschüsse für Elektro-Pkw sozial gerecht?

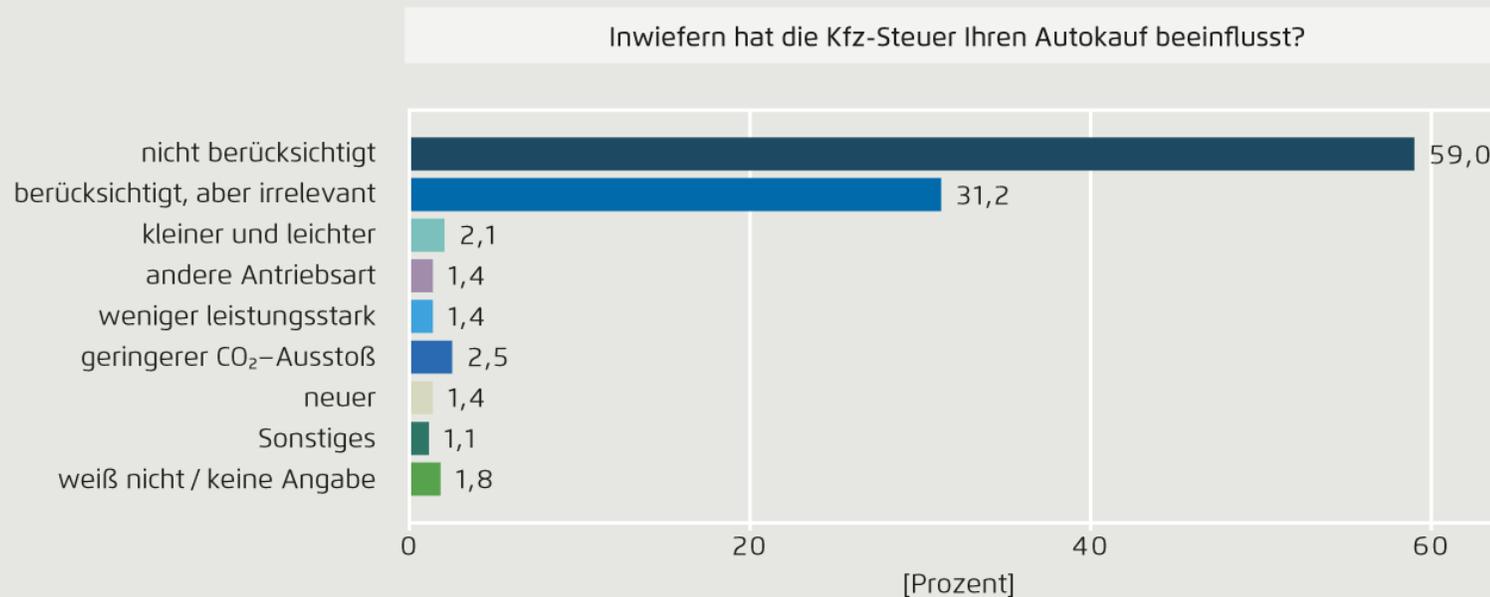


- **Soziale Ausgewogenheit:** Anteil Neuwagen steigt mit Haushaltseinkommen, aber Finanzierung aus allg. Steueraufkommen
- **Klimapolitische Effizienz:** Kaufzuschüsse allein reichen nicht für 15 Mio. E-Pkw in 2030
- **Staatshaushalt:** Hohe Belastungen

Lenkungswirkung einer jährlichen Kfz-Steuer ist gering

Einfluss der Kfz-Steuer bei der Autowahl

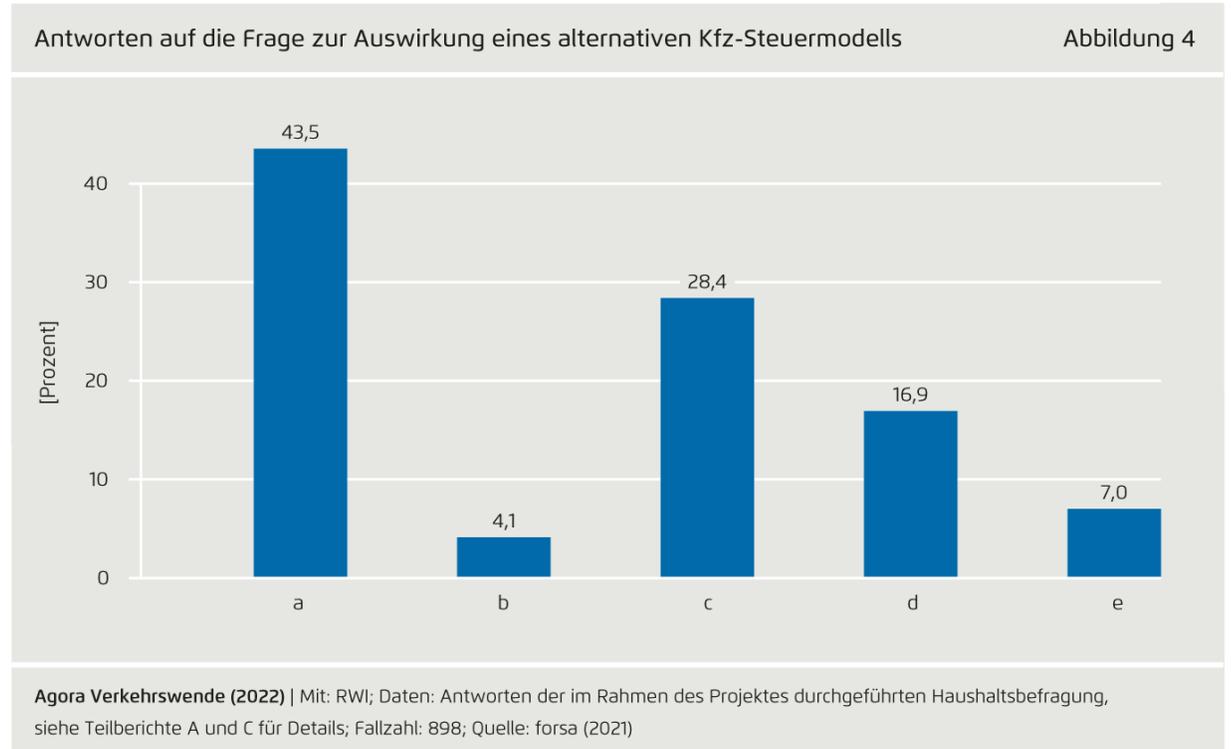
Abbildung 1



Agora Verkehrswende (2022) | Mit: RWI; Daten: Antworten der im Rahmen des Projektes durchgeführten Haushaltsbefragung, siehe Teilbericht C für Details; Fallzahl: 439 (nur Haushalte mit mindestens zwei Pkw im Haushalt, deren Hauptauto ein Privatwagen ist);
Quelle: forsa (2021)

Stellen Sie sich vor, die Kfz-Steuer würde [...] nicht mehr jährlich erhoben, sondern nur noch einmal zum Zeitpunkt der Erstzulassung.

- *Ich würde die einmalige Steuerzahlung stärker in die Kaufentscheidung miteinbeziehen als die aktuelle jährliche Steuerzahlung*
- *Ich würde die einmalige Steuerzahlung schwächer in die Kaufentscheidung miteinbeziehen als die aktuelle jährliche Steuerzahlung*
- *Es hätte keinen Einfluss auf meine Kaufentscheidung*
- *Der Kauf eines neuen Autos kommt für mich grundsätzlich nicht in Frage*
- *weiß nicht / keine Angabe*



Preissignal bei Fahrzeugkauf notwendig

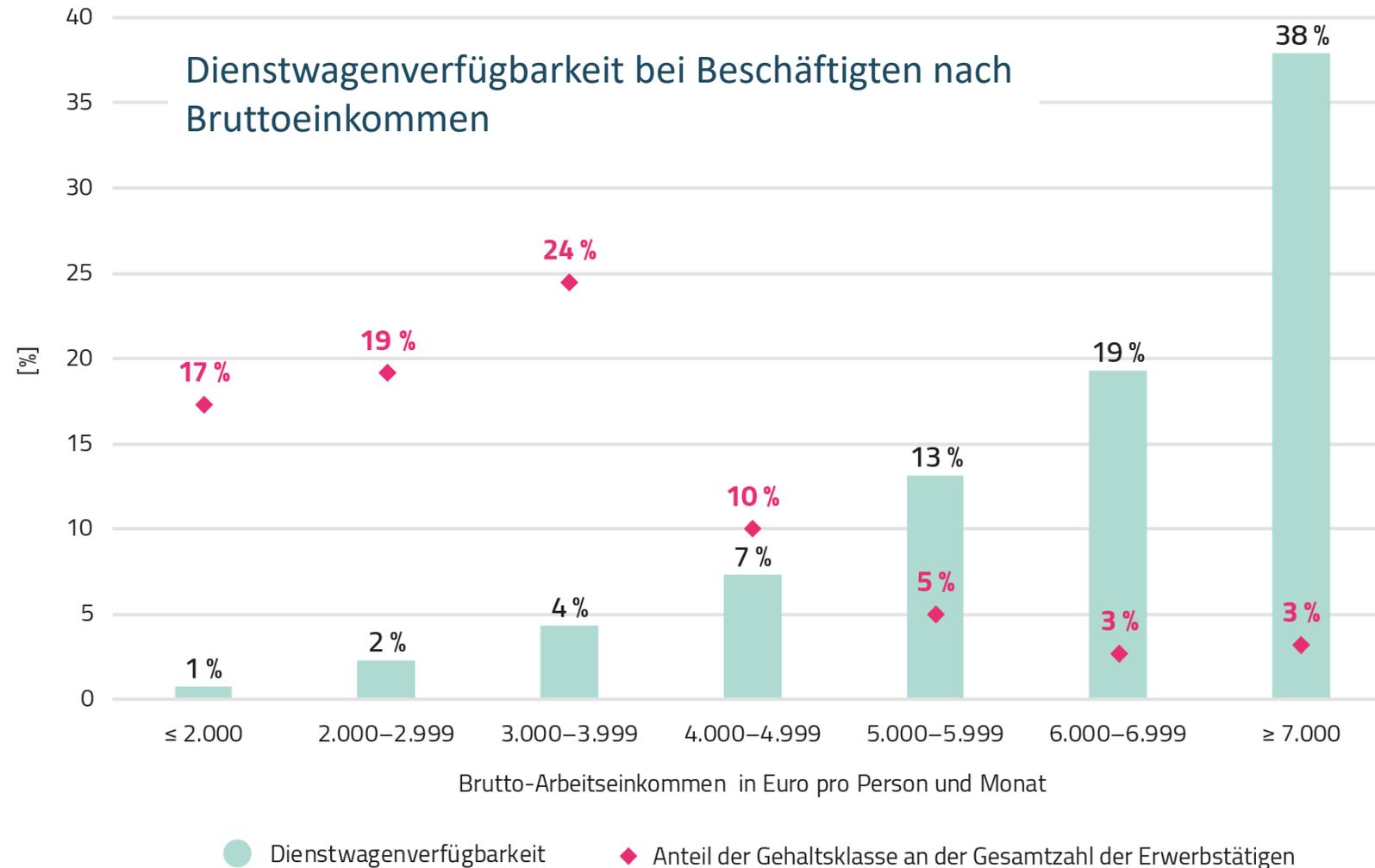
Reformvorschlag: Kfz-Steuer wird auf die Erstzulassung konzentriert und nach CO₂-Ausstoß differenziert.

- **Soziale Ausgewogenheit:** Geschlossener Finanzierungskreislauf innerhalb der Neuwagenkäufer:innen
- **Klimapolitische Effizienz:** Klimafaktor wird effektiver in die Kaufentscheidung eingepreist, sparsame Fahrzeuge werden attraktiver, Anreiz für den Kauf von neuen klimaschonenden Fahrzeugen
- **Staatshaushalt:** Über die höhere Kfz-Steuer wird die Kaufprämie für E-Pkw gegenfinanziert

CO₂-basierte Zulassungssteuer
oder Bonus-Malus-System
Zulassungssteuer basierend auf
Gewicht, Hubraum, Euronorm o.ä.
keine Zulassungssteuer



Ist die Dienstwagenbesteuerung sozial gerecht?



Status quo:

- **Soziale Ausgewogenheit:** Es profitieren vor allem hohe Einkommensgruppen
- **Klimapolitische Effizienz:** Aktuelle Regelung setzt Anreize, größere, leistungsstärkere Pkw anzuschaffen und diese ausgiebig privat zu nutzen
- **Staatshaushalt:** Hohe Steuermindereinnahmen durch niedrige steuerliche Pauschalbemessung

Reformvorschlag:

- Ziel: bei privaten Fahrten Steuerneutralität zwischen Nutzung Dienstwagen und privatem Pkw
- Nach CO₂ differenzierte Anhebung der Bemessungsgrundlage des geldwerten Vorteils
- Zuschlag für private Fahrleistung
- PHEV: Steuerlicher Vorteil sollte an elektrischen Fahrleistungsanteil geknüpft werden, sonst abschaffen

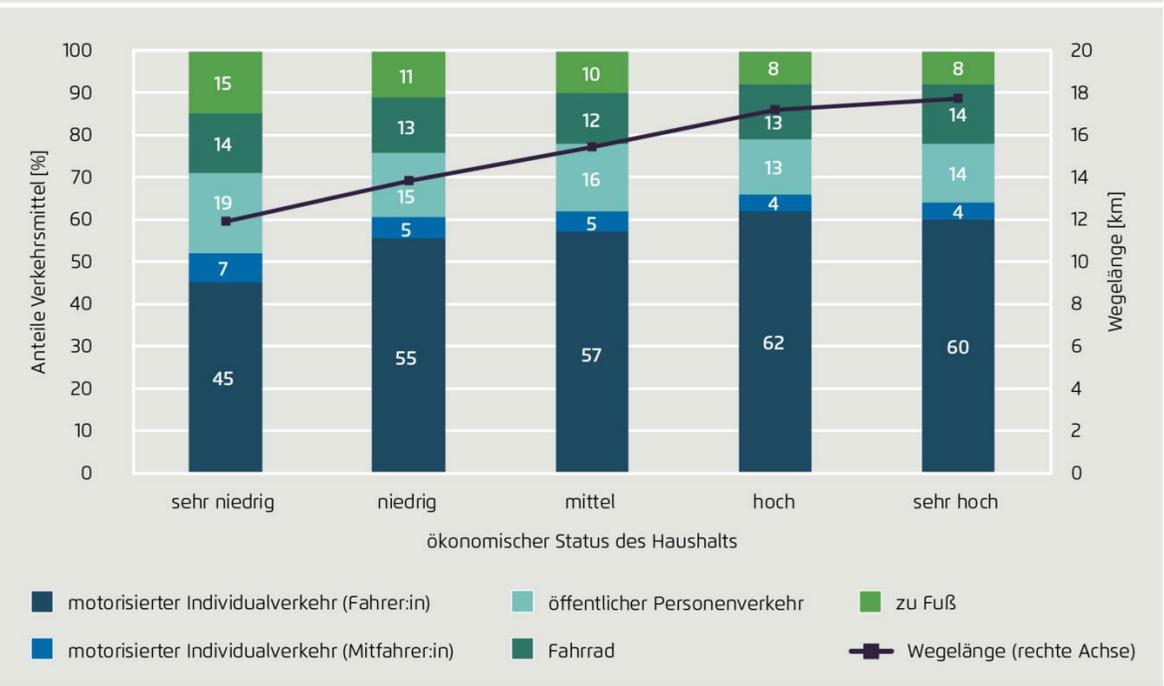
Ist die steuerliche Berücksichtigung von Pendelkosten sozial gerecht?

Status quo:

- **Soziale Ausgewogenheit:** Hohe Einkommensgruppen profitieren stärker (höherer Grenzsteuersatz, längere Arbeitswege, höhere sonstige Werbungskosten, Abgabe Steuererklärung)
- **Klimapolitische Effizienz:** Setzt Anreize zu längeren Pendelwegen
- **Staatshaushalt:** Hohe Steuermindereinnahmen (ca. 6 Mrd. Euro gemäß BMF-Schätzung für 2018)

Arbeitswege: Verkehrsmittelwahl und durchschnittliche Wegelänge, nach ökonomischem Status des Haushalts

Abbildung 3



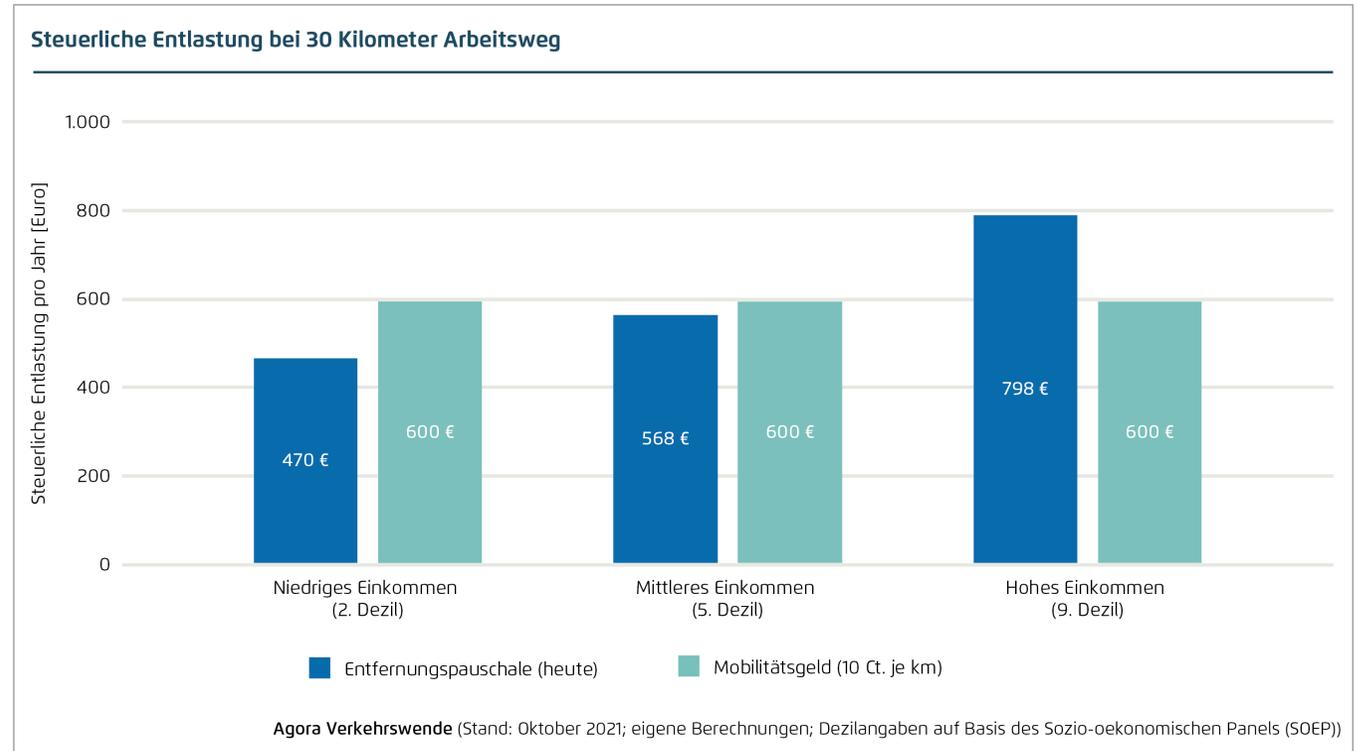
Agora Verkehrswende (08/2022) | Daten: inklusive imputierter Fälle; zugrundegelegt sind jeweils das Hauptverkehrsmittel und der Hauptzweck des Weges; Quelle: eigene Auswertungen auf Basis von DLR (o. J.)

Pendlerpauschale durch Mobilitätsgeld ersetzen

Koalitionsausschuss 02/2022 hat ökologisch-soziale Reform der Entfernungspauschale angekündigt

Reformvorschlag:

- Kurzfristig: budgetneutrale Umwandlung in einkommens-unabhängiges Mobilitätsgeld
- Ökologische Komponenten: Höchstbetrag, Knüpfung an ÖV-Verfügbarkeit (Beispiel Österreich)
- Mittelfristig: schrittweiser Ausstieg aus der Subventionierung von Pendelkosten



Erreichung Klimaziel und gerechte Transformation: Es ist im Zusammenspiel möglich – und notwendig!

Es braucht ein Gesamtkonzept für die Transformation des Verkehrssektors
Pfad zur Klimaneutralität und sozial gerechte Transformation müssen Hand in Hand gehen

Fiskalpolitisch gibt es viele Ansätze:

Status Quo	Bis 2030
CO ₂ -Preis (BEHG)	CO ₂ -Preis in Kombination mit Klimaprämie
Energiesteuern	Angleichung Diesel- auf Benzinniveau
	Fahrleistungsabhängige Pkw-Maut
Entfernungspauschale	Mobilitätsgeld
Jährliche Kfz-Steuer	auf Erstzulassung konzentrierte, CO ₂ -orientierte Kfz-Steuer
Kaufprämien E-Pkw	
Dienstwagenprivileg	Reform (steuerneutral ohne ökologische Fehlanreize)

Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit!

wiebke.zimmer@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.