



**Projektion MMS: 118**  
**Klimaschutzlücke: 35**  
**2030-Ziel: 84**

POLICY BRIEF (10/2023)

## Drei Maßnahmen für das Klimaziel 2030 im Verkehr

Auf dem Weg zum Klimaziel 2030 klaffen im Verkehrssektor große jährliche Lücken. Im aktuellen „Mit-Maßnahmen-Szenario“ (MMS) reduziert der Sektor seine Emissionen von derzeit 150 auf 118 Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen. Das Ziel von rund 84 Mio. wird verfehlt und es verbleibt eine Klimaschutzlücke von rund 35 Mio. In diesem Policy Brief werden drei Klimaschutzmaßnahmen vorgestellt, die zusätzlich Einsparungen von bis zu 20 Mio. einbringen könnten: eine Reform der Dienstwagenbesteuerung, eine CO<sub>2</sub>-basierte Neuzulassungssteuer und eine Reform der Entfernungspauschale.

Von Matthias Runkel und Florian Peiseler

Das **Klimaschutzgesetz** (§8) verpflichtet die Bundesregierung, die jährlichen Klimaschutzziele einzuhalten und die Klimaschutzlücke zu schließen. Bei Zielverfehlung muss ein Klimaschutz-Sofortprogramm mit konkreten Maßnahmen vorgelegt werden. Der **Verkehrssektor** verfehlt seine Vorgaben auf dem Weg zum 2030-Ziel gemäß dem aktuellen Projektionsbericht in jedem Jahr (Umweltbundesamt 2023). Allein im Jahr 2030 selbst bleibt eine Lücke von 35 Mio. tCO<sub>2e</sub>. Über den Zeitraum 2023–2030 sind es in Summe 210 Mio. tCO<sub>2e</sub>. Ohne weitere Maßnahmen wird das 2030-Ziel also deutlich verfehlt.

Ein wichtiger Baustein für den Klimaschutz im Verkehr ist das **15-Millionen-Ziel für Elektroautos** bis 2030 der Bundesregierung. Im MMS steigt der Bestand an batterieelektrischen Fahrzeugen von der derzeit rund 1 Mio. auf **8,2 Millionen** Stück im Jahr 2030, bleibt damit aber weit hinter diesem Ziel zurück. Es braucht also Maßnahmen, die schnell wirken und die Elektrifizierung beschleunigen.

Dabei besteht gleichzeitig die Herausforderung, die **Elektrifizierung möglichst gerecht** zu gestalten. Während viele Menschen in Deutschland von **Mobilitätsarmut** betroffen

sind (siehe z. B. Agora Verkehrswende 2023; FÖS 2022a; Stark et al. 2023), wird die Elektrifizierung – die sich derzeit vor allem Unternehmen und einkommensstarke Haushalte leisten können – mit Steuervergünstigungen und Förderprogrammen unterstützt.

Das ist einerseits kaum vermeidbar, denn von den jährlich rund 3 Mio. Neuwagen in Deutschland werden rund 2 Mio. von **Unternehmen** zugelassen. Die übrigen 1 Mio. gehen vor allem an einkommensstarke Haushalte. Für das 15-Millionen-Ziel braucht es also viele elektrische Firmen- und Dienstwagen, die wenige Jahre später über den Gebrauchtwagenmarkt in die Breite der Bevölkerung gelangen. Andererseits kann die Förderung der Elektrifizierung aber gerechter finanziert und angereizt werden.

Vor diesem Hintergrund werden im Folgenden **drei Maßnahmen** vorgestellt, die die Elektrifizierung fördern, die Gegenfinanzierung verbessern und die Verteilungswirkung der Subventionierung des Verkehrs verbessern. Mit einem Einsparpotenzial von bis zu 20 Mio. tCO<sub>2</sub> können sie die Klimaschutzlücke nicht schließen und sind daher nur als Teil eines Policy Mixes zu verstehen.

## Ökologisch-Soziale Reform der Dienstwagenbesteuerung

Rund zwei Drittel aller Neuwagen werden gewerblich zugelassen. Firmen- und Dienstwagen bestimmen also das **Tempo der Antriebswende** und sind zentraler Hebel für den Klimaschutz im Verkehr. Vor allem das Dienstwagenprivileg fördert den Absatz neuer Autos und wirkt wie eine Auto-Flatrate. Es werden dabei aber weiterhin viele CO<sub>2</sub>-intensive Autos gekauft, die für viele Jahre auf den Straßen bleiben und das Erreichen der Klimaziele erschweren. Auch kommt die Subvention ganz überwiegend den einkommensstärksten 1 bis 10 % der Bevölkerung zu, was sie sehr ungerecht macht.

Mit einer **Dienstwagenreform** kann die Bundesregierung dem **Ziel von 15 Millionen E-Autos bis 2030** näherkommen, **1,9 bis 5,8 Mio. tCO<sub>2</sub>** sparen und **3,5 bis 5,5 Mrd. Euro** pro Jahr mehr einnehmen (Agora Verkehrswende 2018; Agora Verkehrswende 2022; Agora Verkehrswende/Öko-Institut 2021; FÖS 2021; FÖS 2022b; UBA 2021). Die Besteuerung wird dadurch sozialer und die Breite der Gesellschaft profitiert über den Gebrauchtwagenmarkt schneller von der Elektrifizierung.

Dafür braucht es weder ein Fahrtenbuch, noch müssen Dienstwagen abgeschafft oder die Besteuerung verkompliziert werden – wie häufig fälschlicherweise entgegnet wird. Lediglich der **Steuersatz von 1 %** für Verbrenner muss dafür erhöht werden. Die 1%-Regel stammt aus den 1980er Jahren und beruht auf ebenso alten Annahmen (Kahler et al. 2021). Die 1% sind in der Höhe nicht

sachgerecht und decken den tatsächlichen geldwerten Vorteil der privaten Dienstwagennutzung nicht ab.

Weitere Differenzierungen des Steuersatzes sind denkbar, bspw. nach **Fahrzeugalter** oder der **Gesamtfahrleistung**. Ein brandneuer Dienstwagen sollte wohlmöglich höher besteuert werden als das drei Jahre alte Modell des Außendienstlers mit über 200.000 auf dem Kilometerstand. Auch eine Differenzierung nach dem **CO<sub>2</sub>-Wert** des Fahrzeugs ist einfach möglich (siehe Großbritannien; T&E 2022). Sinnvoller aufgehoben wäre eine solche Komponente aber in einer Zulassungssteuer oder einer Art Bonus-Malus-System (Agora Verkehrswende 2022; FÖS 2022c), wie es in den meisten EU-Ländern außer Deutschland verbreitet ist.

In der **Ampelkoalition** tut sich dahingehend derzeit einiges:<sup>1</sup> So fordern Teile der SPD eine Anhebung der 1%-Regel, bei den Grünen bevorzugt differenziert nach CO<sub>2</sub>-Wert. Gemäß Verkehrsminister Wissing<sup>2</sup> ist es unter anderem Funktion der Dienstwagenbesteuerung „den **Absatz von Fahrzeugen** im Heimatmarkt zu erleichtern.“ und für die Elektrifizierung hofft er auf einen „Dienstwageneffekt“<sup>3</sup>. Da die Besteuerung von E-Dienstwagen nicht noch weiter reduziert werden kann (sie werden mit nur 0,25 % besteuert), müsste man dafür konsequenterweise die Besteuerung der Verbrenner auf ein sachgerechtes Maß erhöhen.

<b>Beschreibung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wird ein Dienstwagen auch privat genutzt, muss er zusätzlich zum Gehalt als Einkommen versteuert werden. Die pauschale Besteuerung ist jedoch zu gering und setzt klima- und umweltschädliche Anreize.</li> </ul>
<b>Finanzielle Wirkung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>3,5 bis 5,5 Mrd. Euro</b> pro Jahr</li> <li>Absatzförderung für teure Neuwagen</li> </ul>
<b>Ökologische Wirkung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenzielle CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch Reform: <b>1,9 bis 5,8 Mio. tCO<sub>2</sub></b> pro Jahr</li> </ul>
<b>Soziale Wirkung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dienstwagen sind vor allem ein <b>Privileg</b> der einkommensstärksten 1 bis 10 % der Bevölkerung. In der unteren Einkommenshälfte sind sie kaum zu finden.</li> </ul>
<b>Reformoptionen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pauschale Erhöhung der <b>1%-Regel</b> auf z.B. 2 %; Spreizung nach <b>CO<sub>2</sub>-Wert</b> des Autos; Berücksichtigung weiterer Faktoren wie der tatsächlichen <b>Fahrleistung</b> oder dem <b>Fahrzeugalter</b>; Begrenzung der Absetzbarkeit und Abschreibungsmöglichkeiten für Firmenwagen generell</li> </ul>

<sup>1</sup> <https://ecomento.de/2023/07/24/spd-und-gruene-wollen-neue-dienstwagenregelung-mit-hoeheren-anreizen-fuer-elektroautos/>

<sup>2</sup> Verkehrsminister Volker Wissing auf dem Tagesspiegel Future Mobility Summit 2022 (<https://www.youtube.com/watch?v=55MgTKX7bBE>)

<sup>3</sup> <https://www.zeit.de/wirtschaft/2023-08/e-autos-volker-wissing-dienstwageneffekt>

## Zulassungssteuer - das fehlende Instrument im deutschen Werkzeugkasten

Im Werkzeugkasten der deutschen Steuerpolitik fehlt eines der effektivsten Klimaschutzinstrumente im Verkehr. Während fast alle Länder der EU eine Steuer beim Fahrzeugkauf erheben (meist in Abhängigkeit vom CO<sub>2</sub>-Wert des Autos), gibt es eine solche **Zulassungssteuer** in Deutschland überhaupt nicht (FÖS 2022c; T&E 2022). Dabei würde eine CO<sub>2</sub>-basierte Zulassungssteuer ein unmissverständliches Preissignal beim Fahrzeugkauf setzen: Wähle nach Möglichkeit ein elektrisches Auto oder – falls es ein Verbrenner sein muss – ein Modell mit möglichst geringem CO<sub>2</sub>-Wert. Damit wirkt sie klarer als Instrumente, deren Preiswirkungen in der Zukunft liegen, schwer kalkulierbar sind und/oder von weiteren Faktoren abhängen (bspw. CO<sub>2</sub>-Preis und Kfz-Steuer). Auch wirkt sie breiter als Instrumente, die lediglich den Wechsel zum E-Auto anregen, aber bei der Wahl eines Verbrenners nicht unterscheiden, ob dieser 95 oder 195 gCO<sub>2</sub>/km emittiert (bspw. Dienstwagenbesteuerung).

Diese Lücke im klimapolitischen Werkzeugkasten ist ein Problem, denn **in Deutschland werden in Folge weiterhin besonders CO<sub>2</sub>-intensive Verbrenner zugelassen**. Zum Vergleich: 20 % der Neuzulassungen in Deutschland hatten 2020 einen CO<sub>2</sub>-Wert von über 160 gCO<sub>2</sub>/km (Greenpeace 2022). In Frankreich und den Niederlanden

hingegen waren es weit weniger als 5 %. Wenig überraschend bei einer Steuer, die solch CO<sub>2</sub>-intensive Autos um mehrere (zehn)tausend Euros verteuert.

Mit einer solcher Steuer könnten in Deutschland im Jahr 2030 Schätzungen zufolge **9,4 Mio. tCO<sub>2e</sub>** eingespart werden (Öko-Institut et al. 2023). Das würde mehr als 25 % der **Klimaschutzlücke** von 34 Mio. t schließen.

Im Moment erscheint eine solche Steuer – trotz der etlichen EU-Vorbilder – **in Deutschland kaum denkbar**. Das könnte sich allerdings sehr schnell ändern, sobald die deutschen Autohersteller ihre Produktpalette weitgehend elektrifiziert und sich der Druck von EU-Flottengrenzwerten und CO<sub>2</sub>-Bepreisung spürbar erhöht haben. Dann könnte die Zulassungssteuer zum wichtigen Nachfragehebel werden. Statt darauf zu warten, sollte man das Instrument frühzeitig einführen und inkrementell schärfen.

Lernen kann Deutschland dabei u.a. von den **Niederlanden oder Norwegen** (T&E 2022). Von Frankreich ist zu lernen, dass ein hoher Malus (bis zu 40.000 Euro) nur begrenzt wirksam ist, wenn die Steuer erst bei sehr hohen CO<sub>2</sub>-Werten spürbar wird und anscheinend industriepolitische Ziele verfolgt (Schutz der heimischen Automobilhersteller mit mittleren CO<sub>2</sub>-Werten).

<b>Beschreibung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Besteuerung von Neuzulassungen in Abhängigkeit ihres CO<sub>2</sub>-Werts</li> <li>Entweder als Neuzulassungssteuer einführen oder als Hebesatz im 1. Jahr in der Kfz-Steuer integrieren</li> </ul>
<b>Finanzielle Wirkung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einnahmen: temporär ein- bis zweistellige Milliardenbeträge pro Jahr; ab spätestens 2035 sind keine Einnahmen mehr zu erwarten (Verbrennerverbot)</li> <li>Je höher die Lenkungswirkung (primäres Ziel), desto geringer die Einnahmen</li> <li>Geringe Planbarkeit, daher z.B. als Gegenfinanzierung von temporären Förderinstrumenten geeignet (z. B. Prämien für E-Autos, Ladesäulen, social leasing)</li> </ul>
<b>Ökologische Wirkung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenzielle CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch Reform: <b>9,4 Mio. tCO<sub>2e</sub></b> pro Jahr</li> </ul>
<b>Soziale Wirkung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trifft direkt nur Neuwagenkäufer*innen. Das sind zu rund zwei Drittel Unternehmen und zu ein Drittel Privathaushalte. Neuwagen sind unter den Haushalten eher selten; der Großteil kauft Gebrauchtwagen.</li> <li>Es ist zu erwarten, dass die Steuer über den Gebrauchtwagenpreis anteilig weitergegeben wird. Die Höhe hängt dabei zentral vom Fahrzeugalter ab. Daneben ist für die individuelle Betroffenheit die Häufigkeit des Fahrzeugkaufs entscheidend. Einkommensschwache Haushalte besitzen weniger Pkw pro Haushalt und halten ihre Pkw tendenziell länger (infas 2017). Sie zahlen tendenziell also weniger und seltener.</li> </ul>
<b>Reformoptionen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit dem CO<sub>2</sub>-Wert des Fahrzeugs ansteigende Zulassungssteuer bzw. Malus</li> <li>Das Ambitionsniveau der Steuer sollte über die Zeit gesteigert werden</li> </ul>

## Entfernungspauschale im Kontext von Deutschlandticket und Verkehrsarmut

Seit vielen Jahren steht die Entfernungspauschale als **umweltschädliche Subvention** mit **schlechter Verteilungswirkung** in der Kritik (siehe z. B. Fraunhofer FIT/IER 2022; UBA 2021): Mit ihr werden rund **5 bis 6 Mrd. Euro** umverteilt, die dabei aber ganz überwiegend der oberen Einkommenshälfte zugutekommen. Trotzdem wurde sie in den letzten Jahren immer wieder erhöht und als sozialpolitische Entlastungsmaßnahme verkauft (BMF 2022).

Mit der Einführung des **Deutschlandtickets** kommt nun ein weiterer, vor allem fiskalpolitischer Grund für eine Reform hinzu: eine Doppelsubventionierung vieler Pendlerinnen und Pendler. Viele von ihnen können über die Pauschale mehr absetzen als das vergünstigte Ticket überhaupt kostet. Die kilometerabhängige Pauschale passt nicht zum Flatrate-Charakter des Deutschlandtickets.

Gleichzeitig hat die Einführung die **ungleiche Verteilung des Verkehrsangebots, die Verkehrsarmut und die Autoabhängigkeit** in einigen Teilen Deutschland verdeutlicht (siehe z. B. Agora Verkehrswende 2023; Stark et al. 2023). Das Ticket wird unter anderen kritisiert, weil es in einigen Regionen mit schlechter ÖV-Anbindung kaum einen Nutzen hat und vor allem eine Subvention für die Menschen in den Städten darstellt.

Eine **Entfernungspauschale, die abhängig vom ÖV-Angebot** auf dem Arbeitsweg ist, könnte einen Teil dieser Probleme adressieren. Wer mit dem ÖV zur Arbeit fahren kann, bekommt eine Pauschale in Höhe von 49 Euro pro Monat; bei wem der ÖV nicht zumutbar ist, der bekommt

die übliche kilometerabhängige Pauschale. So gibt es einen Anreiz zur Nutzung des ÖV, ohne Menschen zu belasten, die aufgrund mangelnder Verkehrsinfrastruktur tatsächlich auf das Auto angewiesen sind. Vorbild könnte dabei z. B. der digitale „Pendlerrechner“ in **Österreich** sein (Bundesministerium für Finanzen 2021).

Um neben der Umwelt- auch die **Verteilungswirkung** zu verbessern, fordern darüber hinaus einige Akteure die Umgestaltung der Pauschale in ein einkommensunabhängiges **Mobilitätsgeld** (siehe z. B. Agora Energiewende/Agora Verkehrswende 2019; Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende 2022; DGB 2021). Verschiedene Optionen und ökologisch-soziale Kombinationen wurden in Studien untersucht (siehe z. B. DIW Econ 2022; Fraunhofer FIT/IER 2022).

Die **Ampelkoalition** sollte diese Ideen aufnehmen. Immerhin strebt sie *„noch in dieser Legislaturperiode eine Neuordnung der Pendlerpauschale an, die ökologische-soziale Belange der Mobilität besser berücksichtigt“* (Bundesregierung 2022). Doch was einfach und sinnvoll klingt (und in einigen Ländern in ähnlicher Form bereits existiert), ist in Deutschland nicht ohne weiteres umzusetzen. Bürger\*innen haben ein oft „verzerrtes Bild der Entfernungspauschale“ und schätzen ihre Wirkung falsch ein (Rinscheid/Busemeyer 2023). Die Bundesregierung sollte bei einer Reform daher großen Wert auf eine aufklärende Informationskampagne setzen.

<b>Beschreibung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit der Entfernungspauschale können Arbeitnehmende 30 ct je Kilometer (temporär 38 ct/km ab dem 21. Kilometer bis 2026) Arbeitsweg für die einfache Strecke als Werbungskosten von der Einkommensteuer absetzen. Relevant wird dies aber erst, wenn der Werbungskostenpauschbetrag von 1.230 Euro überschritten wird.</li> </ul>
<b>Finanzielle Wirkung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Subventionsvolumen: <b>5 bis 6 Mrd. Euro</b> pro Jahr</li> </ul>
<b>Ökologische Wirkung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenzielle CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch Reform: bis zu <b>4,7 Mio. tCO<sub>2</sub></b> pro Jahr</li> </ul>
<b>Soziale Wirkung:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es profitieren vor allem Haushalte der <b>oberen Einkommenshälfte</b>. Die untere Hälfte hat von der Entfernungspauschale so gut wie nichts.</li> </ul>
<b>Reformoptionen:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vollständige <b>Abschaffung</b> (mit oder ohne Härtefallregelung)</li> <li><b>Einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld</b> (unterschiedliche Ausgestaltungsoptionen)</li> <li><b>ÖPNV-abhängige</b> Pauschale (z. B. in Höhe des Deutschlandtickets)</li> </ul>

## LITERATURVERZEICHNIS

- Agora Energiewende, Agora Verkehrswende (2019): Klimaschutz auf Kurs bringen - Wie eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung sozial ausgewogen wirkt. Abrufbar unter: [https://www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2017/Abgaben\\_Umlagen/CO2-Rueckverteilungsstudie/Agora-Verkehrswende\\_Agora-Energiewende\\_CO2-Bepreisung\\_WEB.pdf](https://www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2017/Abgaben_Umlagen/CO2-Rueckverteilungsstudie/Agora-Verkehrswende_Agora-Energiewende_CO2-Bepreisung_WEB.pdf)
- Agora Verkehrswende (2018): Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030. Abrufbar unter: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora\\_Verkehrswende\\_Klimaschutz\\_im\\_Verkehr\\_Massnahmen\\_zur\\_Erreichung\\_des\\_Sektorziels\\_2030.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Klimaschutz_im_Verkehr_Massnahmen_zur_Erreichung_des_Sektorziels_2030.pdf)
- Agora Verkehrswende (2022): Steuersignale zur Transformation der Pkw-Flotte - Reformoptionen für eine faire und klimagerechte Kfz- und Dienstwagenbesteuerung. Abrufbar unter: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Kfz-u-Dienstwagen/84\\_Gesamt-Kfz-und-Dienstwagenbesteuerung.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Kfz-u-Dienstwagen/84_Gesamt-Kfz-und-Dienstwagenbesteuerung.pdf)
- Agora Verkehrswende (2023): Mobilitätsarmut in Deutschland. Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz. Abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsarmut-in-deutschland/>
- Agora Verkehrswende, Öko-Institut (2021): Dienstwagen auf Abwegen. Warum die aktuellen steuerlichen Regelungen einen sozial gerechten Klimaschutz im Pkw-Verkehr ausbremsen. Abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/dienstwagen-auf-abwegen/>
- BMF (2022): Schnelle und spürbare Entlastungen in Milliardenhöhe. Abrufbar unter: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Entlastungen/schnelle-spuerbare-entlastungen.html>
- Bundesministerium für Finanzen (2021): Pendlerrechner. Abrufbar unter: <https://pendlerrechner.bmf.gv.at/pendlerrechner/>
- Bundesregierung (2022): Ergebnisse des Koalitionsausschusses vom 23. Februar 2022 - 10 Entlastungsschritte für unser Land. Abrufbar unter: [https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschluesse/20220223\\_Koalitionsausschuss.pdf](https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschluesse/20220223_Koalitionsausschuss.pdf)
- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2022): Jetzt nachlegen: Endlich die Weichen hin zu einer sozialverträglichen Mobilität stellen. Abrufbar unter: [https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/positionierung\\_entlastungspaket\\_mobilitaetsgeld.pdf](https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/positionierung_entlastungspaket_mobilitaetsgeld.pdf)
- DGB (2021): Position des deutschen Gewerkschaftsbundes: Steuerpolitisches Gesamtkonzept. Abrufbar unter: <https://www.dgb.de/dgb-steuerkonzept/++co++419a9d08-0d8c-11ed-9a05-001a4a160123>
- DIW Econ (2022): Zielgerichtet, ökologisch und sozial? Bewertung energiepolitischer Entlastungsmaßnahmen. Abrufbar unter: [https://www.klima-allianz.de/fileadmin/user\\_upload/Dateien/Daten/Publicationen/Hintergrund/Kurzexpertise\\_DIW\\_Econ\\_Klima-Allianz\\_Deutschland\\_Entlastungspakete\\_und\\_Ma%C3%9Fnahmen.pdf](https://www.klima-allianz.de/fileadmin/user_upload/Dateien/Daten/Publicationen/Hintergrund/Kurzexpertise_DIW_Econ_Klima-Allianz_Deutschland_Entlastungspakete_und_Ma%C3%9Fnahmen.pdf)
- FÖS (2021): Das Dienstwagenprivileg: umweltschädliche Subvention mit regressiver Verteilungswirkung. In: Unveröffentlichtes Manuskript.
- FÖS (2022a): #Mobilitätsarmut: Die soziale Frage der Verkehrspolitik. Abrufbar unter: [https://foes.de/publikationen/2022/2022-08\\_FOES\\_Policy-Brief\\_Mobilitaetsarmut.pdf](https://foes.de/publikationen/2022/2022-08_FOES_Policy-Brief_Mobilitaetsarmut.pdf)
- FÖS (2022b): Marktkräfte für den Klimaschutz nutzen: Reformimpulse für mehr Klimaschutz in den öffentlichen Finanzen. Abrufbar unter: [https://foes.de/publikationen/2022/2022-09\\_FOES\\_11-Massnahmen-Klimaschutz.pdf](https://foes.de/publikationen/2022/2022-09_FOES_11-Massnahmen-Klimaschutz.pdf)
- FÖS (2022c): Klimaschutz im Straßenverkehr: Wie eine Zulassungssteuer sozial gerecht und fiskalisch nachhaltig den Klimaschutz voranbringt. Abrufbar unter: [https://foes.de/publikationen/2022/2022-09\\_FOES\\_Zulassungssteuer.pdf](https://foes.de/publikationen/2022/2022-09_FOES_Zulassungssteuer.pdf)
- Fraunhofer FIT, IER (2022): Quantifizierung der Verteilungswirkungen der Entfernungspauschale. Abrufbar unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/quantifizierungen\\_der Verteilungswirkungen\\_zur\\_entfernungspauschale.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/quantifizierungen_der Verteilungswirkungen_zur_entfernungspauschale.pdf)

Greenpeace (2022): Vorbild Niederlande: Wie eine Neuzulassungssteuer den Klimaschutz im Autoverkehr voranbringen kann. Ein europäischer Vergleich. Abrufbar unter: [https://www.greenpeace.de/publikationen/Studie%20Wirksamkeit%20von%20Neuzulassungssteuern%20GP2022\\_06.pdf](https://www.greenpeace.de/publikationen/Studie%20Wirksamkeit%20von%20Neuzulassungssteuern%20GP2022_06.pdf)

infas (2017): Mobilität in Tabellen (MiT 2017). Abrufbar unter: <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/mit/>

Kahler, J., Henning, J., Wünschel, J., Wohlstein, J. (2021): Rechtsprüfung klimapolitischer Instrumente im Verkehrssektor. Abrufbar unter: <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/11/TE-Rechtsgutachten-1-Prozent-Regelung-und-Abschreibungen.pdf>

Öko-Institut, Fraunhofer ISI, IREES (2023): Klimaschutzinstrumente-Szenario 2030 (KIS-2030) zur Erreichung der Klimaschutzziele 2030. Abrufbar unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/2023\\_07\\_04\\_climate\\_change\\_30\\_2023\\_klimaschutzinstrumente.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/2023_07_04_climate_change_30_2023_klimaschutzinstrumente.pdf)

Rinscheid, A., Busemeyer, M. (2023): Die heilige Kuh des deutschen Steuerrechts: Wie sich das verzerrte Bild von der Entfernungspauschale korrigieren ließe. Abrufbar unter: [https://www.progressives-zentrum.org/wp-content/uploads/2023/02/2302022\\_UKZ\\_Policy\\_Paper\\_10\\_Rinscheid\\_Busemeyer\\_RZ.pdf](https://www.progressives-zentrum.org/wp-content/uploads/2023/02/2302022_UKZ_Policy_Paper_10_Rinscheid_Busemeyer_RZ.pdf)

Stark, K., Kehlbacher, A., Mattioli, G. (2023): Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland. Studie für Agora Verkehrswende 2023. Abrufbar unter: <https://rgdoi.net/10.13140/RG.2.2.23455.94888>

T&E (2022): The Good Tax Guide. Abrufbar unter: <https://www.transportenvironment.org/discover/the-good-tax-guide/>

UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland - Aktualisierte Ausgabe 2021. Dessau-Roßlau; Berlin.

Umweltbundesamt (2023): Projektionsbericht 2023 für Deutschland. Gemäß Artikel 18 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie §10 (2) des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Abrufbar unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/2023\\_08\\_21\\_climate\\_change\\_39\\_2023\\_projektionsbericht\\_2023\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11740/publikationen/2023_08_21_climate_change_39_2023_projektionsbericht_2023_0.pdf)

## IMPRESSUM

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)  
Geschäftsführende Vorständin: Carolin Schenuit

**Förderhinweis:** Dieses [Projekt](#) wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit  
und Verbraucherschutz

