

Impulse für mehr Klimaschutz und Sozialverträglichkeit in der Verkehrspolitik

Blanck, Kreye, Zimmer (Öko-Institut e.V. Institut für angewandte Ökologie), August 2020

- Klimaschutz und Soziales nicht gegeneinander ausspielen
- Bei der Debatte, ob wir uns Klimaschutz „leisten“ können und ob eine konsequentere Besteuerung klimaschädlicher Emissionen zulasten der Ärmsten unserer Gesellschaft geschehe, wird außer Acht gelassen, dass viele der heutigen Instrumente ohnehin sozial sehr unausgewogen sind. (und die Automobilität begünstigen), Beispiel: von Dienstwagenbesteuerung, Entfernungspauschale, sinkenden Energiesteuern profitieren vor allem Besserverdienende.
- Förderinstrumente greifen von oben nach unten (es profitieren nur solche Haushalte, die sich eine Neuanschaffung leisten können)
- Durchschnittlich legt jede Person in Deutschland 38 Kilometer pro Tag zurück, obere Einkommen nutzen dafür überproportional häufig den PKW
- Geringverdienende profitieren weniger von den niedrigen Kraftstoffsteuern und dem Dieselprivileg. Zum einen legen sie geringere Strecken zurück, zum anderen fällt der Pkw-Besitz (insbesondere von Diesel-Fahrzeugen) deutlich geringer aus.
- 20% der ärmsten Haushalte besitzen in über 40% der Fälle überhaupt keinen eigenen Pkw. (Seite 12¹) Hingegen besitzen die 20% der reichsten Haushalte mehrheitlich zwei oder mehr Pkw.
- **Dienstwagensteuer:**
 - privat genutzte Dienstwagen als geldwerter Vorteil + Reduktion der Sozialversicherungsbeiträge und Lohnsteuer
 - Anteil der Dienstwagen an Neuzulassungen = 20%, Dienstwagen haben ein geringes Fahrzeugalter, sind stärker motorisiert und in der Regel auch teurer als Privatautos, Dienstwagenfahrer verdienen weit überdurchschnittlich, nur 3% der deutschen Haushalte einen Dienstwagen zur Verfügung und sind deshalb von diesem Steuervorteil ausgenommen.
 - Plug-In-Hybride erhalten noch zusätzliche Steuervorteile, obwohl nachweislich eher der verbrennungsmotorische Betrieb genutzt wird
 - Steuergerechtigkeit erfordert demnach eine höhere Besteuerung von Dienstwagen, die mit steigendem Co2-Emissionen des Fahrzeugs ebenfalls steigen sollte. Auch die Besteuerung von Plug-In-Hybriden muss deutlich höher ausfallen.

¹ bei den Einkommen unter 1300 Euro pro Monat besitzen 42 % keinen PKW, bei Einkommen über 2.500 Euro nur 13%

Entfernungspauschale:

- Von der Entfernungspauschale profitieren Geringverdienende seltener, da sie seltener Einkommensteuern zahlen und sie somit ihre Wegekosten nicht als Werbungskosten absetzen können.
 - Außerdem pendeln Besserverdienende öfter und weiter und profitieren somit mehr von der Pauschale.
 - Hinweis: ab dem 20 Entfernungskilometer können Geringverdienende, die keine Steuern zahlen, auf Antrag eine Mobilitätsprämie erhalten, die 14 % der Entfernungspauschale entspricht.
 - Mit Abschaffung der Entfernungspauschale würden rd. 6,5 Mrd. Euro Steueraufkommen generiert, gegen vollständige Abschaffung spricht eine Ungleichbehandlung ländlicher Räume
 - Optional „Mobilitätsentgelt“, Bsp. 10 ct/Kilometer für alle Haushalte von Einkommensschuld abgezogen - klimafreundlicher als auch sozialverträglicher als die derzeitige Regelung.
- **Kfz-Steuer**
 - Die Co₂-Komponente in der Kfz-Steuer sollte regelmäßig und deutlich erhöht werden, progressive Ausgestaltung ab 2021 grundsätzlich sinnvoll
 - Hubraumkomponente abschaffen und Dieselaufschlag einführen
 - Kein Aufschlag für mobilitätseingeschränkte Personen (S.25)
 - **Kraftstoffsteuer und Co₂-Preis auf Kraftstoffe**
 - Steuersätze seit 2003 nicht mehr erhöht
 - obere Einkommen haben mehr PKWs und legen größere Strecken zurück, von höheren Kraftstoffsteuern, wären alle Einkommen ähnlich betroffen, allerdings haben obere Einkommen einen deutlich höheren Dieselanteil am Kraftstoffverbrauch
 - In der öffentlichen Diskussion sehr präsente Haushalte lassen sich laut Studie in der Realität nur selten finden, bspw. Pendlerhaushalte in Realität überdurchschnittliches Einkommen und überdurchschnittliche Haushaltgröße
 - laut Studie würde eine Erhöhung der Dieselsteuer Haushalte mit niedrigem Einkommen vergleichsweise wenig betreffen (S. 29)
 - CO₂ Preise im Verkehr werden deutlich steigen - um soziale Härten zu vermeiden, müssen Alternativen zum PKW geschaffen werden, für Haushalte mit geringem Einkommen müssen E-PKW eine Alternative werden
 - laut Öko-Institut gibt es Studien, die beweisen, dass Regelungen zur CO₂-Bepreisung so ausgestaltet werden können, dass soziale Härten weitgehend

Impulse für mehr Klimaschutz und Sozialverträglichkeit in der Verkehrspolitik

Blanck, Kreye, Zimmer (Öko-Institut e.V. Institut für angewandte Ökologie), August 2020

vermieden werden, Bsp. Pro-Kopf-Klimaprämie inkl. Rückverteilung, durchgesetzt hat sich allerdings die Absenkung des Strompreises und die Erhöhung der Entfernungspauschale

- Kostenvorteil E-PKW soll auch durch höhere Besteuerung fossiler Brennstoffe erreicht werden
- **Kaufprämie E-PKW**
 - Käufer*innen von E-PKW haben i.d.R. überdurchschnittlich hohe Einkommen, E-PKW sind in 75% Zweitwagen, rund die Hälfte ist gewerblich zugelassen, siehe Dienstwagenprivileg
 - Contra Kaufprämie: Mitnahmeeffekt beim Automobilhersteller und Käufer, Erhöhung des PKW-Bestandes, Einkommensungleichheit erhöht
 - Ökoinstitut setzt auf höhere CO₂-Preise und Kfz-Steuern, niedrigere Stromsteuern zur Verschiebung der Kosten für die PKW Nutzung
- **Parkgebühren, Bußgelder, ÖPNV**
 - Preisschere zwischen PKW-Verkehr und ÖPNV ist weiter auseinandergegangen (Auto +9%, ÖPNV + 24%), ermäßigter Mehrwertsteuersatz seit Anfang 2020 soll Bahnfahren günstiger machen - Kraftstoffkosten jedoch oft entscheidungsrelevant
 - Für Haushalte mit niedrigem Einkommen und ohne PKW führen steigende ÖPNV-Preise zur Einschränkung der Mobilität
 - Diskussion: Ist der ÖPNV ein öffentliches Gut? (kostenfrei oder 365 Euro-Ticket?)
 - Verfügbarkeit von Sozialtickets sehr heterogen + Kosten häufig über den im ALG II Regelsatz vorgesehenen Kosten (S. 35)
 - Verlagerungseffekte von PKW auf ÖPNV nicht nur durch Förderung des ÖPNVs, PKW muss unattraktiver werden – durch Umgestaltung des Steuer- und Abgabesystems und Änderungen zum Thema Parken (Parkraumbewirtschaftung, Preis- und Sanktionssystem)

⇒ vorgestellte Instrumente sollen dahingehend umgestaltet werden, dass klimaschädliche Emissionen konsequenter besteuert werden.