

Pressemitteilung

Steuerreform für faire Preise im Straßenverkehr

Agora Verkehrswende legt Leitlinien für neue fiskalische Rahmenbedingungen rund um den Pkw vor: von Kfz-Steuer und Kaufzuschüssen bis CO₂-Preis und Pkw-Maut / Entlastungen über Klima- und Mobilitätsgeld sowie neue Mobilitätsangebote

Berlin, 24. Februar 2022. Der Thinktank Agora Verkehrswende plädiert in einem Diskussionspapier für eine grundlegende Reform der Steuern, Abgaben und Subventionen, die auf den Straßenpersonenverkehr abzielen. Zu den Kernelementen der Reform gehören die soziale und ökologische Weiterentwicklung von Kfz-Steuer, Pkw-Kaufzuschüssen und Dienstwagenbesteuerung, ein Klimageld zum Ausgleich von Mehrbelastungen – finanziert aus der Anhebung des CO₂-Preises auf Kraftstoffe – und die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut. All diese Instrumente müsse die Politik in einem Gesamtkonzept aufeinander abstimmen und in einen Zeitplan bringen. Insbesondere gehe es darum, die Klimaziele im Straßenverkehr zu erreichen, die Überlastung von Straßen und öffentlichem Raum zu verhindern, soziale Schieflagen abzubauen und hochwertige Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote für alle zu finanzieren.

„Deutschland braucht endlich faire Preise im Straßenverkehr“, sagt Christian Hochfeld, Direktor von Agora Verkehrswende. „Die aktuellen Rahmenbedingungen stammen aus der Hochphase der fossilen Energieträger und verhindern Einsparungen beim Verbrauch von Benzin und Diesel. Sie setzen falsche Anreize für immer mehr Pkw-Verkehr und immer mehr Bedarf an Straßen und öffentlichem Raum. Das wird zu immer höheren Kosten führen, für die Autofahrerinnen und Autofahrer und für die Allgemeinheit. Angesichts steigender Ölpreise weisen Forderungen nach billigem Kraftstoff und höherer Pendlerpauschale längerfristig in die völlig falsche Richtung. Der beste Schutz gegen steigende Ölpreise ist die Umstellung auf effiziente Elektromobilität und die Verlagerung auf klimaschonende Verkehrsmittel. Deshalb ist es höchste Zeit für eine auf Klimaneutralität ausgerichtete Steuer- und Finanzreform.“

Kfz-Steuer mit Fokus auf Erstzulassung

Um klimagerechte Anreize beim Kauf von neuen Fahrzeugen zu setzen, empfiehlt Agora Verkehrswende, die Kfz-Steuer auf die Erstzulassung zu konzentrieren und nach CO₂-Ausstoß zu differenzieren. Damit könne der Klimafaktor effektiver in die Kaufentscheidung eingepreist werden und sparsame Fahrzeuge würden attraktiver. Die bisherige Kfz-Steuer, die dem Staat Einnahmen von insgesamt etwa zehn Milliarden Euro pro Jahr bringt, habe kaum einen Effekt auf die Kaufentscheidung und die Berücksichtigung von Klimafaktoren, weil sie über Jahre verteilt und niedrig angesetzt ist.

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Befristete Kaufzuschüsse und Steuervorteile nur noch für effiziente Fahrzeuge

Während eine auf die Erstzulassung konzentrierte Kfz-Steuer den Preis für emissionsintensive Pkw erhöhe, machten die bereits geltenden Kaufzuschüsse für Elektro-Pkw emissionsarme Fahrzeuge zusätzlich attraktiv. So entstehe ein Bonus-Malus-System, das die Transformation zur Elektromobilität beschleunigen kann. Die Kaufzuschüsse sollten aber nach Einschätzung von Agora Verkehrswende stärker am tatsächlichen Beitrag zum Klimaschutz orientiert sein. Auch bei Elektrofahrzeugen sei zwischen sparsamen und weniger sparsamen Modellen zu unterscheiden. Nach und nach sollten die Kaufzuschüsse schließlich abgebaut werden, weil eine dauerhafte Subventionierung weder sozial noch ökologisch sinnvoll sei.

Eine weiteres Ungleichgewicht sei bei der Dienstwagenbesteuerung auszugleichen. Schätzungen zufolge kosten die gewährten Steuerprivilegien auf die private Nutzung von Firmenwagen den Staat zwischen drei und sechs Milliarden Euro pro Jahr, Tendenz steigend. Etwa jeder fünfte Pkw wird in Deutschland als Dienstwagen zugelassen. Für Dienstwagen müssten aus Sicht von Agora Verkehrswende beim Kauf und beim Gebrauch die gleichen Bedingungen herrschen wie für private Pkw. Deshalb solle die Bundesregierung Steuerneutralität schaffen, indem sie die Bemessung des Nutzwerts deutlich anhebt und so die Privilegien für Dienstwagen abschafft. Allenfalls für reine Elektro-Pkw seien Sonderabschreibungen vorübergehend zu rechtfertigen.

Wirksamer CO₂-Preis und sozial ausgewogene Rückverteilung

Zur schnellen Entlastung der Haushalte befürwortet Agora Verkehrswende die bereits beschlossene Absenkung der Strompreise durch Abschaffung der Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG-Umlage). Darüber hinaus spricht sich der Thinktank für die Einführung einer Pro-Kopf-Klimaprämie aus, die aus den Einnahmen der CO₂-Bepreisung finanziert wird. Haushalte, die wenig Energie verbrauchen, würden am Ende mehr Geld zurückbekommen, als sie direkt oder indirekt über den Preisaufschlag auf CO₂-intensive Produkte und Dienstleistungen einzahlen.

Eine höhere Entfernungspauschale sei hingegen nicht als Ausgleichsmaßnahme geeignet, weil sie vor allem einkommensstarke Haushalte begünstige und klimaschädliche Anreize zu langen Pendelwegen gebe. Gerechter wäre kurzfristig die Umwandlung der Entfernungspauschale in ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld, zum Beispiel in Höhe von zehn Cent pro Entfernungskilometer. Im Vergleich zur aktuellen Regelung würden davon vor allem Pendlerinnen und Pendler mit geringem Einkommen profitieren.

Für den nationalen CO₂-Preis auf Kraft- und Brennstoffe schlägt Agora Verkehrswende eine Anhebung des Preispfades vor. Der im Koalitionsvertrag vorgesehene Preisanstieg auf 55 Euro je Tonne CO₂ im Jahr 2025 sei zu niedrig, um eine spürbare Wirkung auf das Kauf- und

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Fahrverhalten zu haben. Stattdessen solle der CO₂-Preis je Tonne im Jahr 2025 mindestens 80 Euro betragen.

Pkw-Maut nach Verursacherprinzip

Angesichts der Umstellung auf Elektromobilität sieht Agora Verkehrswende einen großen Bedarf, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu anzulegen. Die Einnahmen aus Energiesteuern auf Benzin und Diesel würden wegbrechen, je mehr der Anteil von Elektro-Pkw zunehme und der Kraftstoffverbrauch zurückgehe. Das gleiche gelte für Einnahmen aus der Kfz-Steuer. Als neues Finanzierungsinstrument eigne sich eine Nutzungsgebühr, die die Kosten für den Erhalt der Straßen ebenso wie ausgewählte Folgekosten des Pkw-Verkehrs in Rechnung stellt. Dies entspreche dem Verursacherprinzip und könne zusätzlich dazu dienen, Staus zu vermeiden und Verkehr auf Bus, Bahn, Fahrrad und geteilte Mobilitätsangebote zu verlagern. Die Mauteinnahmen sollten zudem auch zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs beitragen.

Fiskalisches Gesamtkonzept für die Mobilität von morgen

Am Ende seien vor allem drei Faktoren entscheidend für die Folgekosten des Autofahrens: das Fahrzeug, die Energie und die Wege. Zum Erreichen der Klimaziele muss die Bundesregierung nach Einschätzung von Agora Verkehrswende auf alle drei Faktoren einwirken. Das sei nur mit einer kohärenten Kombination der genannten Instrumente möglich. Je schwächer eines angelegt werde, desto stärker müssten die anderen wirken. Hinzu kämen nichtfiskalische Instrumente wie Ordnungsrecht, Kommunikation und der Ausbau von Infrastrukturen sowie alternativen Mobilitätsangeboten. Wichtig sei insbesondere das Zusammenwirken mit den CO₂-Flottengrenzwerten, über die gerade auf EU-Ebene verhandelt wird. Diese könnten starken Einfluss auf die Hersteller ausüben, klimaschonende Fahrzeuge zu entwickeln und zu verkaufen.

„Diese Bundesregierung hat es als letzte in der Hand, die Weichen zum Erreichen des Klimaziels 2030 zu stellen“, sagt Carl-Friedrich Elmer, Projektleiter Verkehrsökonomie bei Agora Verkehrswende. „Es ist eine der großen Leerstellen des Koalitionsvertrags, dass die dringend notwendige Fiskalreform für den Pkw-Verkehr dort nicht klar adressiert wird. Auch die Position, sich nicht für eine weitergehende Verschärfung der europäischen CO₂-Flottengrenzwerte einzusetzen, reduziert die Chancen zum Erreichen der Klimaziele erheblich. Sollte die Bundesregierung dabei bleiben, müsste sie umso stärker auf nationale fiskalische Anreize setzen. Mit unserem Papier wollen wir dazu ermutigen, die Aufgabe systematisch anzugehen und Planungs- und Investitionssicherheit für alle zu schaffen, die den Weg freimachen für die Mobilität von morgen.“

Das Diskussionspapier mit dem Titel „Faire Preise im Straßenverkehr. Leitlinien für eine klimagerechte, effiziente und sozial ausgewogene Reform der Steuern, Abgaben und

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Subventionen rund um den Pkw“ steht unter <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/faire-preise-im-strassenverkehr/> kostenlos zum Download zur Verfügung.

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

Pressekontakt:

Dr. Philipp Prein | Leiter Kommunikation

E: philipp.prein@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76