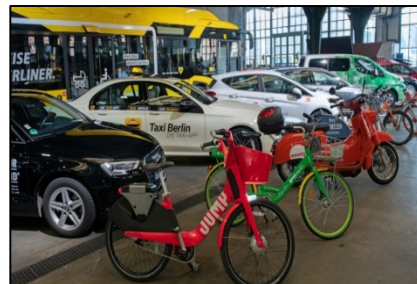


Kosten und Gegenfinanzierung einer sozialverträglichen Verkehrswende

Ruth Blanck

Konferenz „Die Verkehrswende sozialverträglich gestalten“

Berlin, 9.12.2019



Das Klimapaket im Verkehr: Maßnahmen mit Wirkung auf die privaten Haushalte

Öffentlicher Verkehr

Erhöhung
Luftverkehrsabgabe

Absenkung MWSt im
Bahn-Fernverkehr

Förderung ÖV und
Radverkehr

Elektromobilität

Kaufprämie für E-Pkw

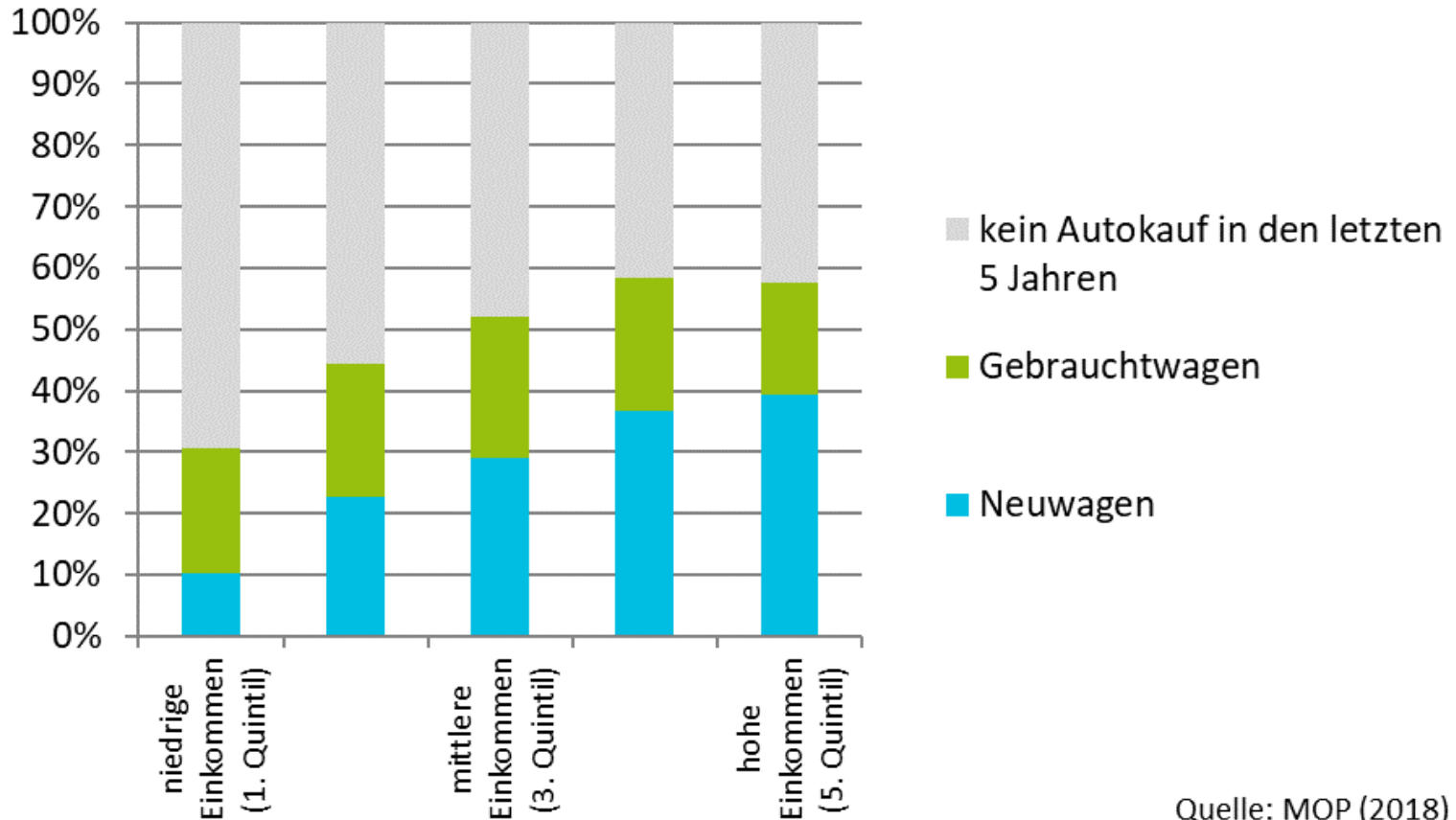
Niedrige Besteuerung
von (E-) Dienstwagen

CO₂-Preis

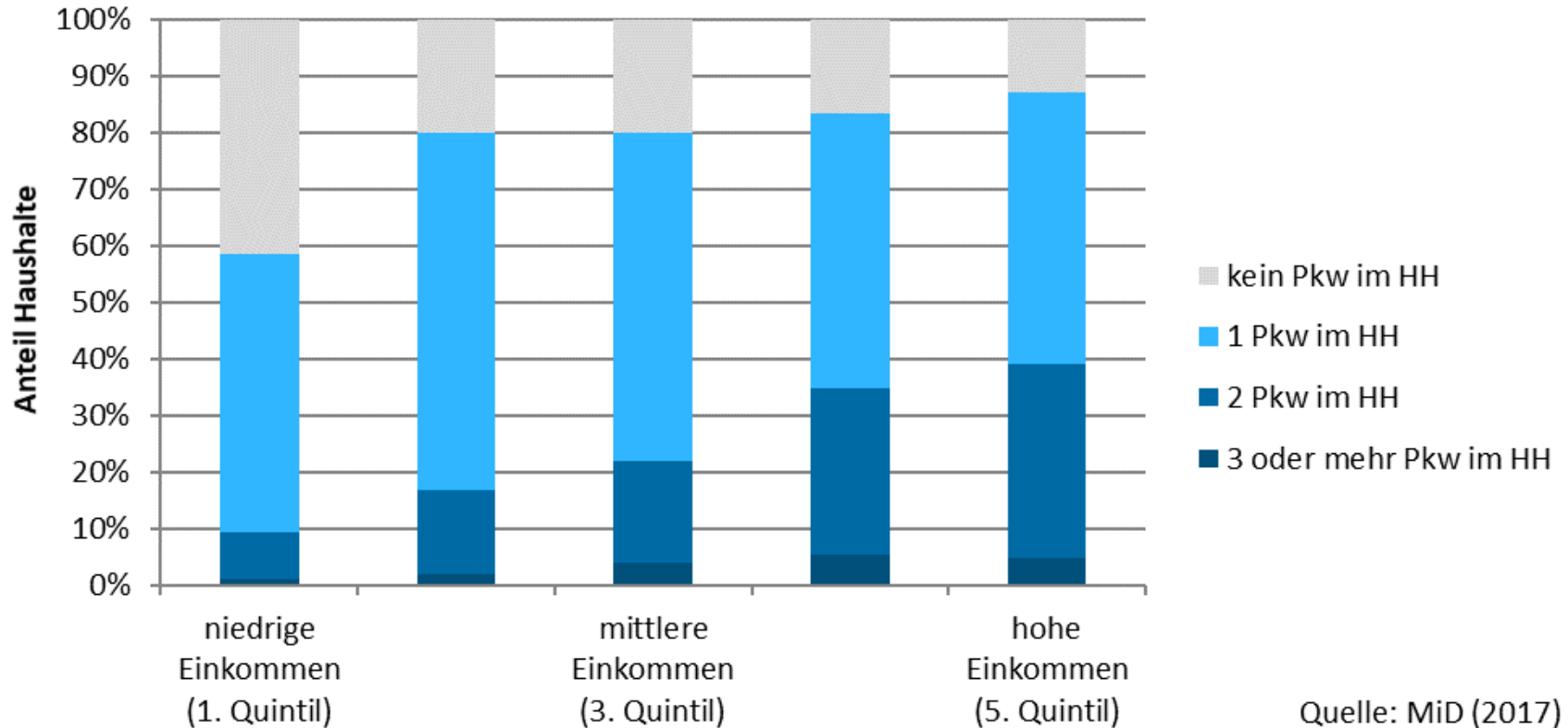
CO₂-Preis + Senkung
Strompreis

Entfernungspauschale

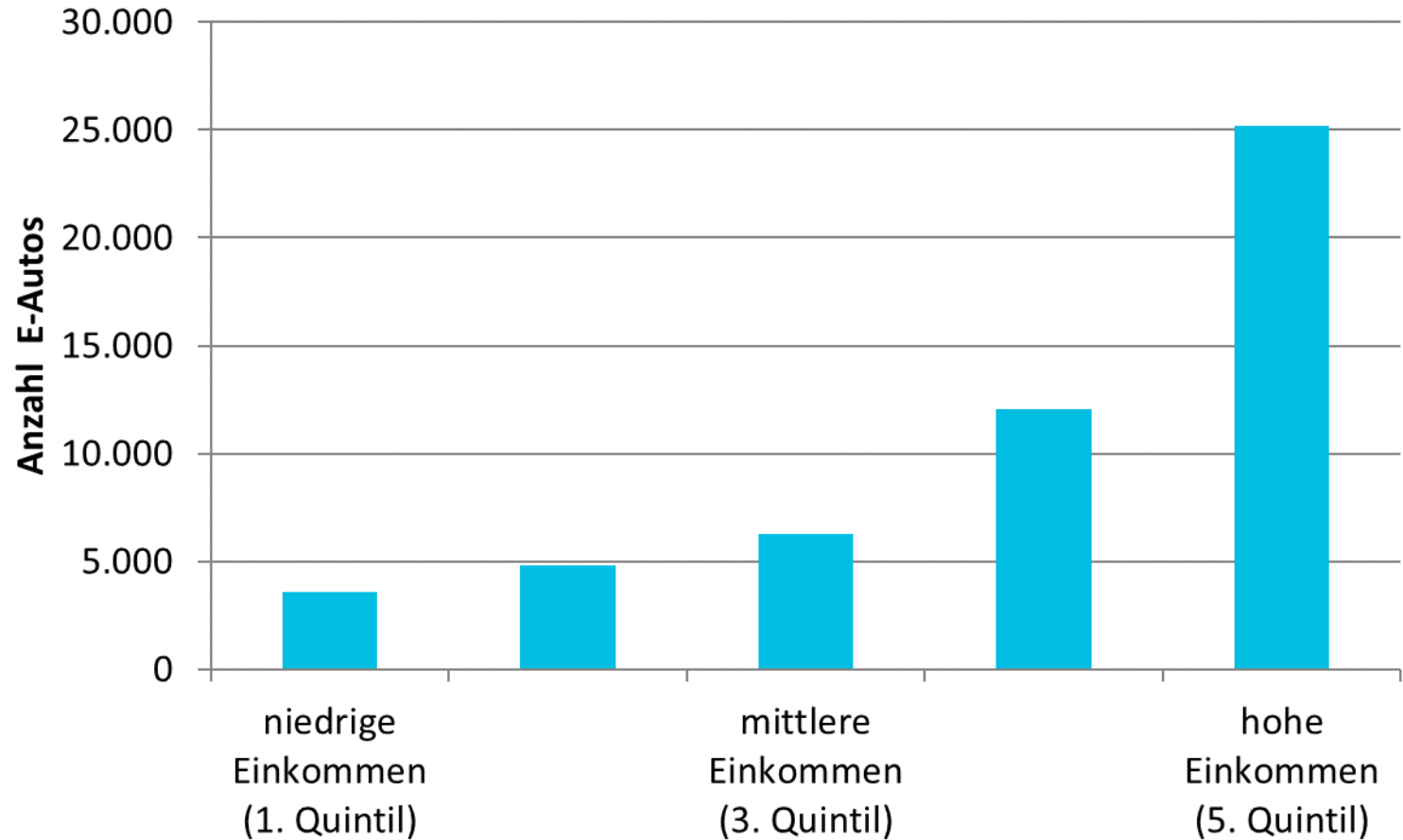
Niedrige Einkommen kaufen deutlich weniger Pkw als hohe Einkommen



- 1. Quintil: 40% der Haushalte haben keinen Pkw
- 5. Quintil: 40% der Haushalte haben zwei oder mehr Pkw

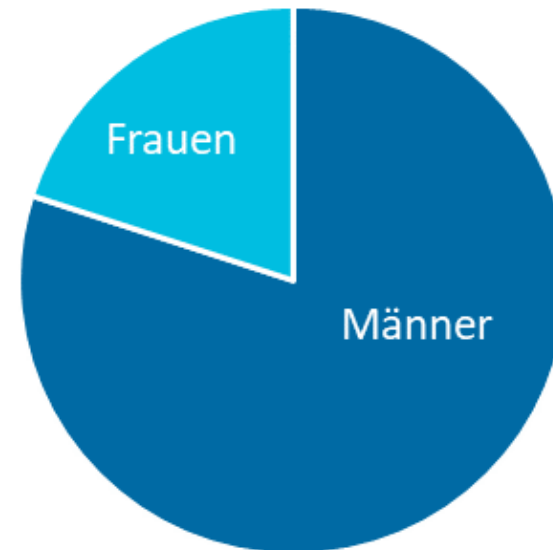
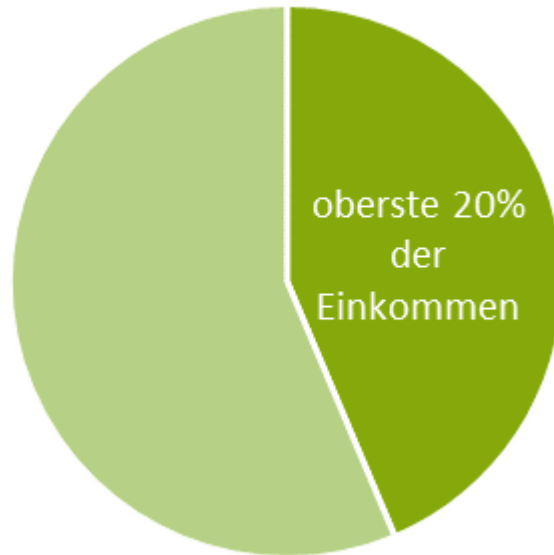


E-Autos wurden bisher vor allem von oberen Einkommen gekauft – oft als Zweitwagen

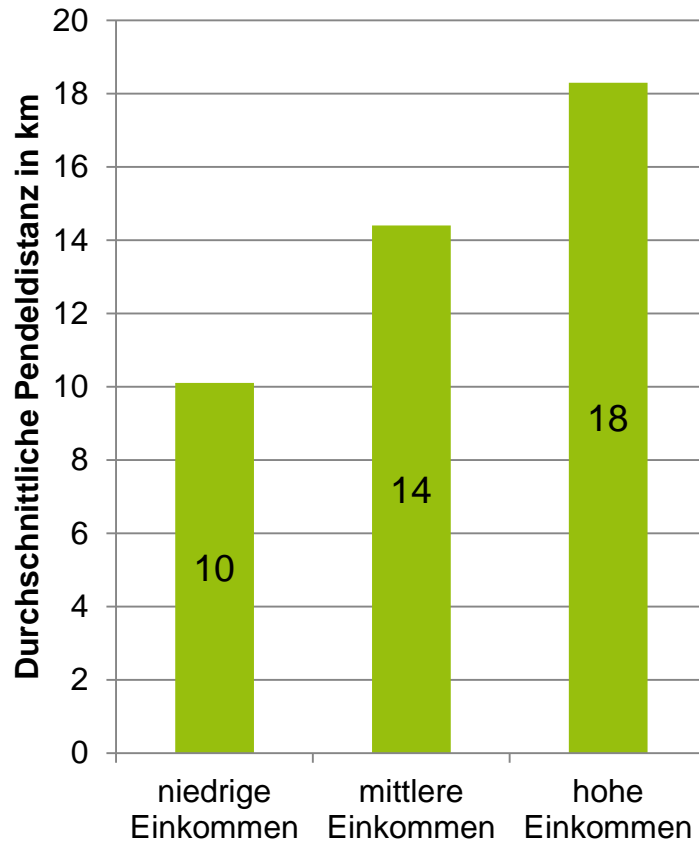


Quelle: MiD (2017)

Dienstwagennutzer: hohes Einkommen, meist männlich

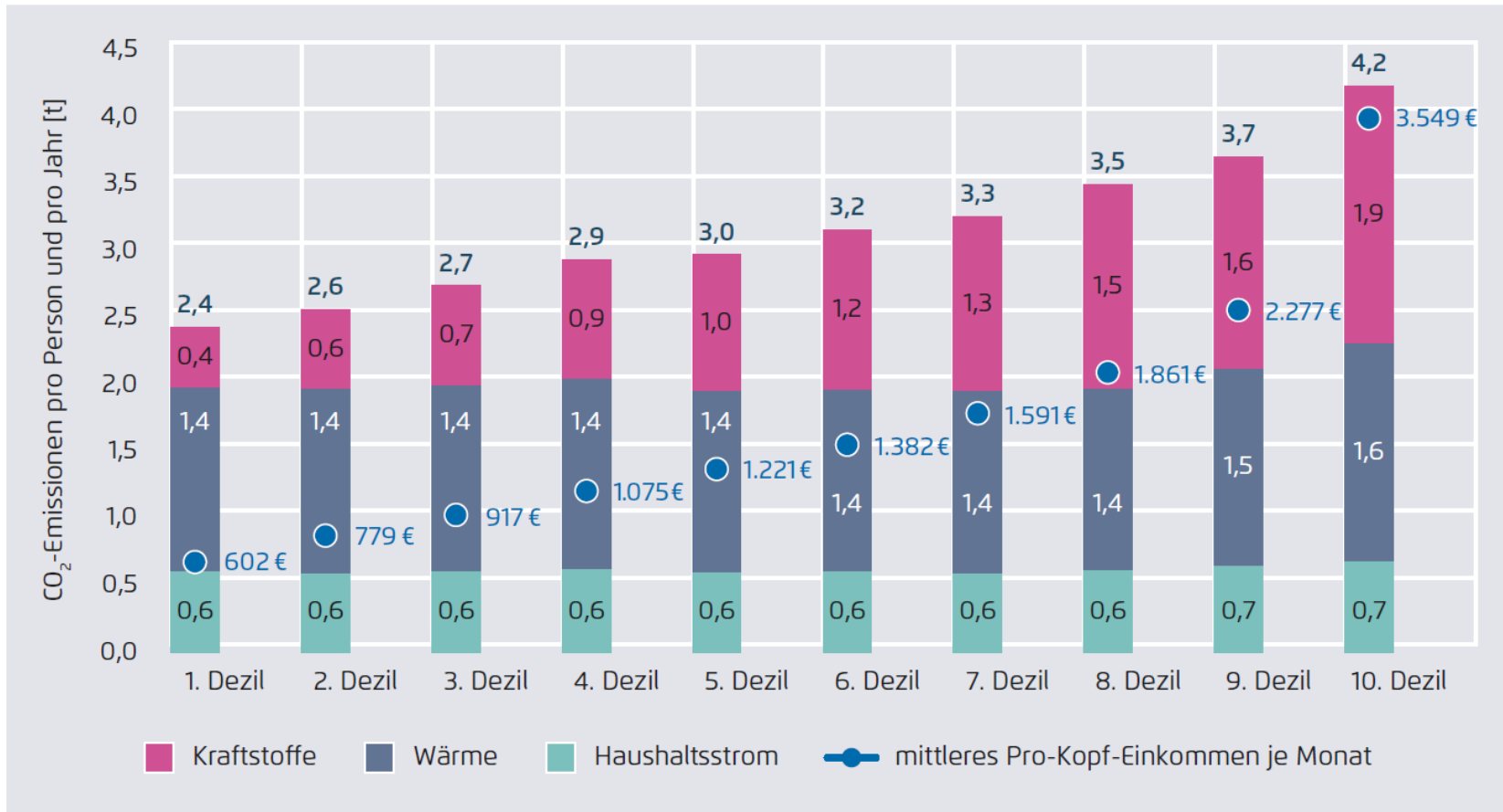


Entfernungspauschale begünstigt hohe Einkommen



- **Pendler mit hohem Einkommen** legen tendenziell **deutlich längere Strecken zurück** als Pendler mit niedrigem Einkommen.
- Aufgrund der Steuerprogression **spart trotz gleicher Pendelkosten ein Haushalt mit hohem Einkommen mehr Steuern** als ein Haushalt mit niedrigem Einkommen.
- Niedrige Einkommen bleiben auch mit der Entfernungspauschale deutlich häufiger **unterhalb des Werbungskostenpauschbetrags** von 1.000 Euro.
- Alternative: Mobilitätsgeld

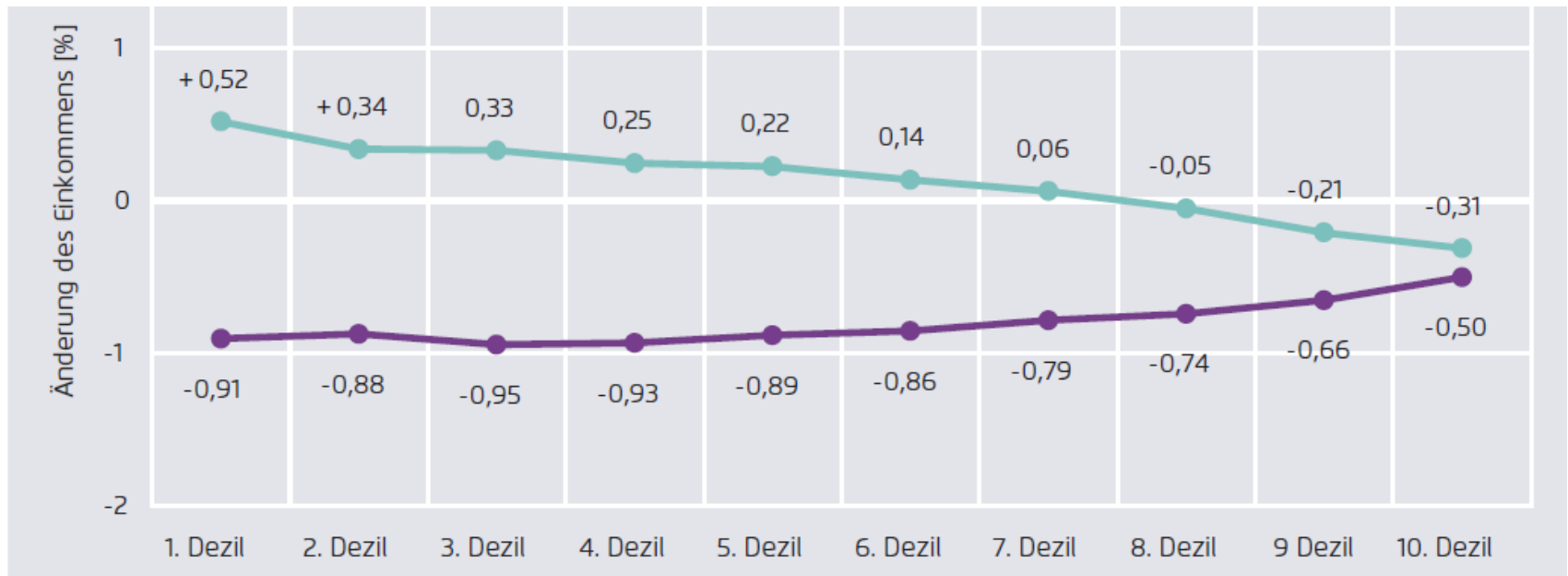
Obere Einkommen verursachen pro Kopf im Schnitt höhere CO₂-Emissionen, vor allem im Verkehr.



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

Richtig ausgestaltet kann ein CO₂-Preis sozialverträglich sein

CO₂-Preis in Höhe von 50 Euro/t für Verkehr und Wärme mit Rückverteilung: 100 Euro pro Kopf + 2 ct/kWh Strompreissenkung + Umwandlung Entfernungs pauschale in ein Mobilitätsgeld
 Zum Vergleich: ohne Rückverteilung



Wie sozial ausgewogen ist das Klimapaket?



- Bisher: Zunächst niedrige Einnahmen durch den CO₂-Preis, aber hohe Ausgaben für Förderung.
- Es profitieren vor allem einkommensstarke Haushalte.

Aber: Klimapolitik und Sozialverträglichkeit schließt sich nicht aus

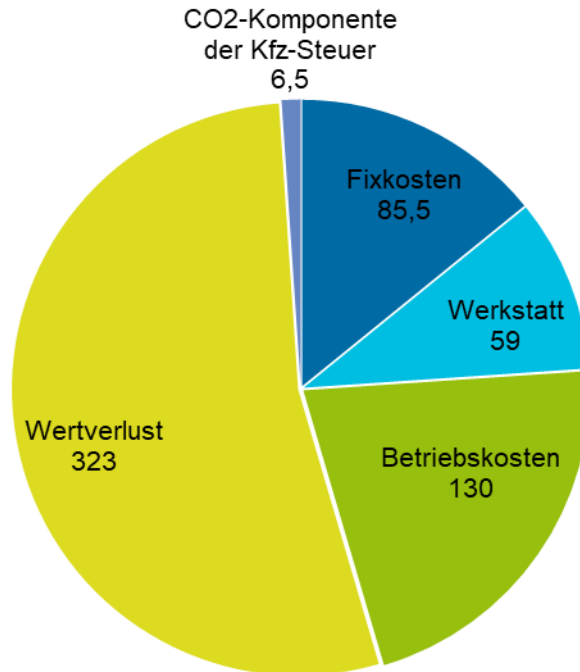
Drei wesentliche Instrumente für sozialverträglichen Klimaschutz:

- CO₂-Komponente der Kfz-Steuer deutlich anheben und damit die Kaufprämie gegenfinanzieren => geschlossener Finanzierungskreislauf innerhalb der Pkw-Neukäufe, auch um Rebound zu vermeiden
- CO₂-Preis erhöhen in Kombination mit sozial ausgewogener Rückverteilung (siehe z.B. Agora-Studie: Pro-Kopf-Rückverteilung und Umgestaltung der Entfernungspauschale zu einem Mobilitätsgeld)
- Dienstwagen mit hohen CO₂-Emissionen stärker besteuern. Keine Begünstigung für Plug-In-Hybride.

CO₂-Komponente der Kfz-Steuer: Für einen Klimaschutzanreiz ist deutliche Erhöhung notwendig

Monatliche Kosten für einen Golf

1.5 TSI OPF ACT Comfortline (134 gCO₂/km)



Für eine stärkere Anreizwirkung

- Mind. Faktor 10 im 1. Jahr (d.h. Kfz-Steuer im 1. Jahr auf 20 Euro/g anheben)
- Mind. Faktor 2 ab dem 2. Jahr (d.h. 4 Euro/g)