

Ökologisch-soziale Reform der Steuern und Abgaben im Verkehr

In ihrem Koalitionsvertrag geben CDU/CSU und SPD an, „alle Subventionen [...] einer eingehenden Prüfung“ zu unterziehen (S. 51, Rn.: 1639). Allein in den Verkehrssektor fließen jährlich 24,8 Milliarden Euro an Subventionen, die eine klimaschädliche Wirkung haben.¹ Gleichzeitig werden im Verkehrssektor allein bis 2030 169 Millionen Tonnen CO₂ zu viel ausgestoßen. Die DUH nimmt den Koalitionsvertrag beim Wort und fordert Korrekturen bei diesen Instrumenten:

Entfernungspauschale („Pendlerpauschale“)

*Berufspendler*innen können für jeden Entfernungskilometer zwischen Wohnung und Arbeitsstätte einen festen Betrag geltend machen (wenn Entfernungspauschale die Werbungskostenpauschbetrag übersteigt)*

Problematisch, weil: 81 Prozent der Nutzer*innen fahren Auto; 50 Prozent der Subvention gehen an einkommensstärkste 30 Prozent, die einkommensschwächsten 30 Prozent bekommen nahezu nichts

Was tun: Abschaffung der Pendlerpauschale in ihrer derzeitigen Form und gleichzeitig flächendeckender Ausbau des ÖPNV, um sozial gerechte und klimafreundliche Mobilität zu ermöglichen

Einnahme- und Einsparpotential (pro Jahr)²: ca. 5,3 Mrd. Euro / ca. 2,3 Mio Tonnen CO₂

Dieselprivileg

Steuerliche Begünstigung von Dieselmotoren durch eine geringere Energiesteuer im Vergleich zu Benzin

Problematisch, weil: Diesel ist 18 ct/l steuerlich günstiger als Benzin – trotz höherem CO₂-Ausstoß (+13 %) und mehr Luftschadstoffen

Was tun: Abschaffung der bevorzugten Behandlung von Diesel und konsequente Ausrichtung der Besteuerung auf Basis des CO₂-Gehalts.

Einnahme- und Einsparpotential (pro Jahr)³: ca. 9,5 Mrd. Euro / ca. 3,7 Mio Tonnen CO₂

Dienstwagenprivileg:

Steuervergünstigung für privat genutzte Dienstwagen, bei der nur ein pauschaler geldwerter Vorteil gering versteuert wird

Problematisch, weil: Setzt Anreize zum regelmäßigen Neukauf von Dienstwagen, die überdurchschnittlich teuer sind, überdurchschnittlich viel gefahren werden und in der Regel mehr CO₂-ausstoßen als nicht-dienstliche genutzte Pkw; es profitieren besonders Top-Verdiener*innen

Was tun: Abschaffung des Dienstwagenprivilegs; private Nutzung eines Dienstwagens muss der Nutzung eines Privat-Pkw steuerlich gleichgestellt werden.

Einnahme- und Einsparpotential (pro Jahr)⁴: ca. 6 Mrd. Euro / ca. 1,1 Mio Tonnen CO₂

Kfz-Steuer:

*Jährliche Abgabe, die Fahrzeughalter*innen für den Besitz eines zugelassenen Fahrzeugs zahlen müssen; Höhe richtet sich vor allem nach dem Hubraum, dem Kraftstofftyp, dem CO₂-Ausstoß und der Schadstoffklasse des Fahrzeugs*

Problematisch, weil: CO₂-Komponente zu schwach und keine ausreichende Lenkungswirkung zugunsten klimafreundlicher, kleiner und leichter Pkw

Was tun: Malus-Komponente beim Kauf von Pkw: Einführen eines Hebelsatzes innerhalb der Kfz-Steuer im ersten Jahr der Zulassung, der sich an CO₂-Emissionen und Gewicht des Pkw orientiert

Einnahme- und Einsparpotential (pro Jahr)⁵: ca. 7,4 Mrd. Euro / ca. 2,8 Mio Tonnen CO₂

¹ Vgl. Frauenhofer ISI (2023): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland

² Vgl. Ebd.

³ Vgl. Ebd.

⁴ Vgl. Ebd.

⁵ Vgl. FÖS e.V. (2022): Wie eine Zulassungssteuer sozialgerecht und fiskalisch nachhaltig den Klimaschutz voranbringt.