

Press release**Öko-Institut e. V. - Institut für angewandte Ökologie****Mandy Schoßig**

11/22/2021

<http://idw-online.de/en/news781219>Research results
Energy, Environment / ecology, Politics, Social studies, Traffic / transport
transregional, national**Mobilität in die Zukunft steuern**

Wie kann eine Reform von Steuern und Abgaben den Verkehrssektor in eine nachhaltige Zukunft lenken? Höhere CO₂-Preise in Kombination mit der Abschaffung der EEG-Umlage, eine angemessene Besteuerung von Dienstwagen, ein Bonus-Malus-System beim Pkw-Kauf sowie eine zusätzliche CO₂-Komponente in der Lkw-Maut könnten dazu kurz- bis mittelfristig beitragen. Das sind zentrale Ergebnisse einer Studie vom Öko-Institut, dem Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft und Prof. Dr. Stefan Klinski im Auftrag des Umweltbundesamtes.

„Die Besteuerung unserer Mobilität stammt aus dem fossilen Zeitalter mit Erdöl, Benzin & Co.“ fasst Dr. Wiebke Zimmer, stellvertretende Leiterin des Bereichs Ressourcen & Mobilität am Öko-Institut zusammen. „Sie passt nicht mehr zu den Anforderungen an eine nachhaltige, gerechte, individuelle Mobilität und muss deshalb neu ausgerichtet werden.“ Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik muss sich an Vorgaben des Klimaschutzes ebenso ausrichten wie an Kriterien der Sozialverträglichkeit und an weiteren Umweltschutz-zielen wie der Vermeidung von Lärm und Schadstoffen oder einem geringeren Flächenverbrauch. Zudem muss sie auch die Mittel zur Finanzierung der nachhaltigen Mobilität der Zukunft bereitstellen.

Das Reformpaket im Überblick

Dafür sollte etwa bis zum Jahr 2030 der CO₂-Preis im Verkehr die wahren gesellschaftlichen Kosten des Klimaschutzes von mehr als 200 Euro pro Tonne CO₂ widerspiegeln. Wenn so die Preise für fossile Pkw-Kilometer steigen, können Alternativen wie der öffentliche Verkehr sowie Fuß- und Radverkehr unterstützt und ausgebaut werden. Sozial verträglich für Menschen mit niedrigeren Einkommen wird das, wenn gleichzeitig die EEG-Umlage abgeschafft wird und so der Strompreis sinkt.

Zusätzlich muss der Pkw-Verkehr schnell auf Elektromobilität umgestellt werden. Dafür braucht es stärkere Anreize beim Fahrzeugkauf – wie beispielsweise ein Bonus-Malus-System. Durch Mehreinnahmen von CO₂-intensiven Fahrzeugen (Malus) kann eine Kaufprämie für Elektroautos (Bonus) gegenfinanziert werden. Damit finanzieren nicht alle Steuerzahlenden den Kauf von E-Pkw, sondern nur diejenigen, die sich einen Neuwagen leisten können – ein Klimaschutzbeitrag, der gleichzeitig auch sozial gerechter ist.

Als eine weitere Komponente sollte die private Nutzung von Dienstwagen höher besteuert werden, damit Dienstwagen privat wenig oder gar nicht genutzt werden. Weil der zu versteuernde Betrag von der Nutzung unabhängig ist und weil Unternehmen vielfach auch noch für die Betriebskosten aufkommen, ist der Anreiz zum Vielfahren heute sehr groß. Zudem profitieren davon meist Menschen mit einem ohnehin höheren Einkommen – die Dienstwagenpauschale ist deshalb sozial ungerecht und ökologisch kontra-produktiv.

Nicht zuletzt spielt die Frage nach der Finanzierung des Verkehrssektors der Zukunft eine entscheidende Rolle. Die Energiesteuer, die derzeit den größten Anteil der Steuereinnahmen aus dem Verkehrssektor ausmacht, ist bis 2050 stark rückläufig und verliert damit ihre zentrale Finanzierungsrolle. Die Einnahmen der Stromsteuer und der CO₂-Bepreisung können diesen Rückgang nicht vollständig ausgleichen. Deshalb muss die Straßeninfrastruktur in Zukunft direkter von ihren Nutzerinnen und Nutzern gegenfinanziert werden. Eine Maut für alle Fahrzeuge – Lkw und Pkw, abhängig von den gefahrenen Kilometern – scheint dafür aus heutiger Sicht die beste Lösung.

Studie „Mobilität in die Zukunft steuern: Gerecht, individuell und nachhaltig“ von Öko-Institut, Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) und Prof. Dr. Stefan Klinski (Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin) (<https://www.oeko.de/publikationen/p-details/mobilitaet-in-die-zukunft-steuern-gerecht-individuell-und-nachhaltig>)

Das Öko-Institut ist eines der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungsinstitute für eine nachhaltige Zukunft. Seit der Gründung im Jahr 1977 erarbeitet das Institut Grundlagen und Strategien, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann. Das Institut ist an den Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin vertreten.

www.oeko.de | blog.oeko.de | twitter.com/oekoinstitut | www.oeko.de/e-paper

contact for scientific information:

Ansprechpartnerin am Öko-Institut
Dr. Wiebke Zimmer
Stellv. Leiterin des Institutsbereichs
Ressourcen & Mobilität
Öko-Institut e.V., Büro Berlin
Telefon: +49 30 405085-363
E-Mail: w.zimmer@oeko.de

Attachment PM_Postfossile-Mobilität_Öko-Institut <http://idw-online.de/en/attachment88007>