

Hintergrund

www.klimaseite.info, 10.03.2022

Zuviel Geld für Sprit?

Die Anfang März 2022 auf über 2 Euro pro Liter gestiegenen Preise für Benzin und Diesel treiben manchem Autofahrer an der Tankstelle die Schweißperlen auf die Stirn. Schon wird aus der konservativen Ecke der Ruf nach Sprit-Subventionen laut. Friedrich Merz (CDU) fordert die Abschaffung der Sprit-Steuer und die Halbierung des Mehrwertsteuersatzes für die beiden fossilen Treibstoffe. Was er nicht fordert, ist die Einführung eines generellen Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Bundes- und Landstraßen, die den Spritverbrauch und überdies die CO₂-Emissionen -bundesweit und individuell- senken würde.

Staatliche Subventionen

Muss der Staat tatsächlich diejenigen, die nach wie vor einen Verbrenner fahren, entlasten oder zumindest die finanziell am schlechtesten Gestellten? Bei dieser Frage lohnt sich der Blick auf die bestehenden staatlichen Subventionen und Fördermittel für den motorisierten Individualverkehr. Allein beim Dieselmotorkraftstoff ließ sich der Staat im Jahr 2018 8,2 Mrd. Euro durch steuerliche Begünstigung entgehen. Berufspendler können verkehrsmittelunabhängig 30 bzw. 35 Cent pro Kilometer steuerlich absetzen („Entfernungspauschale“). Das ist insofern sozial ungerecht, als Gutverdiener mit einem hohen Steuersatz für die gleiche Strecke zwischen Arbeit und Zuhause mehr Geld pro Kilometer bekommen als Geringverdiener mit niedrigem Steuersatz. Die gleiche soziale Schiefelage gibt es beim Dienstwagenprivileg, das sich der Staat 3,1 Mrd. Euro kosten ließ. Denn Dienstwägen plus den damit verbundenen Steuervorteil „bekommen vor allem Führungs- und Fachkräfte mit hohen Gehältern,“ so der Verkehrsclub Deutschland (VCD). Diese drei staatlichen Subventionen summierten sich 2018 auf satte 17,3 Mrd. Euro. Ein grundlegender Wandel dieser Subventionspolitik ist auch unter der neuen Regierung nicht in Sicht.

Auch die staatliche Förderung von Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeugen ist nicht widerspruchsfrei. Während sie bei Klein- und Mittelklassewagen zur Marktdurchdringung noch ökologisch vertretbar erscheint, ändert sich das Bild bei den schweren, übermotorisierten Fahrzeugen ab 40.000 Euro, in denen zu viel Material („graue Energie“) verbaut ist und die nur kürzere Strecken bis etwa 50 km allein mit Batteriekraft bewältigen können. Leider ist in Deutschland der Trend zu solchen bulligen Boliden ungebrochen.

Laut Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamts hat sich die Anzahl der neu zugelassenen Elektro-Pkw 2021 mit +83,3 % gegenüber 2020 fast verdoppelt, so dass ihr Anteil am Bestand auf 13,6 % stieg (2020: 6,7 %). Die zweithöchsten Zuwächse waren aber schon bei den Pkw mit Plug-in-Hybrid-Antrieb (+62,3 %) zu verzeichnen und ein Viertel aller neu zugelassenen Pkw waren SUVs.

Neuordnung notwendig

Der Thinktank „Agora Verkehrswende“ plädiert in einem Diskussionspapier für eine grundlegende Reform der Steuern, Abgaben und Subventionen für den motorisierten Individualverkehr. Die aktuellen Rahmenbedingungen würden nämlich falsche Anreize für immer mehr Pkw-Verkehr und immer mehr Bedarf an Straßen und öffentlichem Raum setzen. „Das wird zu immer höheren Kosten führen, für die Autofahrerinnen und Autofahrer und für die Allgemeinheit.“

Und weiter: „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.“

Auch bei Elektrofahrzeugen sei zwischen sparsamen und weniger sparsamen Modellen zu unterscheiden. Für Dienstwagen müssten beim Kauf und beim Gebrauch die gleichen Bedingungen herrschen wie für private Pkw.

Klimaprämie

Zur schnellen Entlastung der Haushalte spricht sich der Thinktank neben dem Wegfall der EEG-Umlage für die Einführung einer Pro-Kopf-Klimaprämie aus, finanziert aus den Einnahmen der CO₂-Bepreisung. Sie sei so zu gestalten, dass Haushalte, die wenig Energie verbrauchen, am Ende mehr Geld zurückbekommen würden, 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. 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 Fahrverhalten zu haben. Er soll im Jahr 2025 mindestens 80 Euro betragen.

Angesichts der Umstellung auf Elektromobilität sieht Agora Verkehrswende einen großen Bedarf, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu aufzusetzen. Ohnehin würden die Einnahmen aus Energiesteuern auf Benzin und Diesel zurückgehen, je mehr der Anteil von Elektro-Pkw zunehme und der Kraftstoffverbrauch sinke. Das gleiche gelte für Einnahmen aus der Kfz-Steuer.

„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 dabeibleiben, 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.“

Pkw-Maut

Als neues Finanzierungsinstrument eigne sich eine Nutzungsgebühr bzw. Pkw-Maut, die die Kosten für den Erhalt der Straßen ebenso wie ausgewählte Folgekosten des Pkw-Verkehrs in Rechnung stellt. Die Mauteinnahmen sollten zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs beitragen, den Erhalt von Straßen in Deutschland sichern und den Ausbau der Infrastruktur für klimaneutrale Mobilität stärken. Sie sei nach Prinzip zu gestalten: Wer mehr fährt, dadurch die Straßen stärker nutzt und der Allgemeinheit Kosten aufbürdet, der zahlt auch mehr. Die erste Stufe würde im Jahr 2025 mit einem durchschnittlichen Preis von 2,6 Cent pro Kilometer ansetzen. 2030 läge der Preis bei 5,4 Cent. In diesem Fall seien im Jahre 2030 Einnahmen in Höhe 33 Mrd. Euro zu erwarten, die nutzbringend im Verkehrsbereich einzusetzen seien. (rk)

Quellen:

„Geld für Mobilität gerecht verteilen“, Benjamin Kühne, fairkehr 1/2022

„Steuerreform für faire Preise im Straßenverkehr“, Pressemitteilung, Agora Verkehrswende, 24.02.2022

„Pkw-Maut für die Mobilitätswende“, Studie, Agora Verkehrswende (Hg.), März 2023