

## Ein CO<sub>2</sub>-Preis im Verkehr muss sozial gerecht gestaltet werden

- **Pendler und Haushalte in ländlichen Regionen dürfen nicht vergessen werden.**
- **Ein CO<sub>2</sub>-Preis ist kein Allheilmittel für nachhaltige Mobilität.**

Berlin. Eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung als Instrument steht seit Monaten im Fokus der politischen Diskussion, denn der Verkehrssektor wird seine Klimaziele verfehlen. Verschiedene CO<sub>2</sub>-Bepreisungsmodelle liegen auf dem Tisch, viele fordern mittlerweile auch einen sozialen Ausgleich. Die konkreten Verteilungswirkungen einer CO<sub>2</sub>-Besteuerung und möglicher sozialer Ausgleichsmaßnahmen sind jedoch bisher nicht detailliert ausgearbeitet.

Eine neue Studie von Experten des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin), im Auftrag der Stiftung Arbeit und Umwelt der IG BCE<sup>1</sup> zeigt jetzt: Es ist möglich, eine CO<sub>2</sub>-Steuer im Verkehrssektor für die privaten Haushalte weitgehend verteilungsneutral zu gestalten. Modelliert wird eine CO<sub>2</sub>-Steuer auf Kraftstoffe, die im Jahre 2020 in Höhe von 40 Euro je t CO<sub>2</sub> eingeführt und bis 2030 schrittweise auf 80 Euro je t CO<sub>2</sub> erhöht wird. Die Mehreinnahmen werden in Form eines „Pro-Kopf-Klimabonus“ und einer Erhöhung der Pendlerpauschale an die Bürger zurückerstattet.

„Mit unserem untersuchten CO<sub>2</sub>-Steuermodell steigt an der Tankstelle erstmal der Benzinpreis um rund 15 Prozent; der Dieselpreis um 20 Prozent. Eine reine CO<sub>2</sub>-Besteuerung trifft somit alle Haushalte direkt. Hier brauchen wir konkrete Modelle für einen sozialen Ausgleich“, sagt Dr. Kajsa Borgnäs, Geschäftsführerin der Stiftung Arbeit und Umwelt der IG BCE. „Mit intelligenten Rückvergütungsmechanismen können ärmere Haushalte, Arbeitnehmer, vor allem Pendler, sowie Menschen in ländlichen Räumen gezielt entlastet werden. Damit wäre eine sozial ausgewogene CO<sub>2</sub>-Steuer durchaus möglich“, sagt Dr. Kajsa Borgnäs.

## Drei Instrumente zur Kostenentlastung

Die Studie analysiert drei Instrumente zur Kostenentlastung privater Haushalte:

1. Ein einheitlicher Pro-Kopf-Klimabonus für alle. Hierbei werden vor allem die unteren Einkommensgruppen entlastet. Im Einführungsjahr 2020 (40 Euro pro t CO<sub>2</sub>) liegt der Bonus bei 36 Euro je Einwohner; im Jahr 2030 (80 Euro pro t CO<sub>2</sub>) bei 76 Euro.

---

<sup>1</sup> Die Stiftung Arbeit und Umwelt ist der Nachhaltigkeits-Think Tank der IG BCE (Industriegewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie). Wir sind überzeugt, dass soziale Gerechtigkeit, Gute Arbeit und Mitbestimmung unverzichtbare Bestandteile jeder erfolgreichen ökologischen und wirtschaftlichen Transformation sind.

25. Juni 2019  
PM-19-2  
Seite: 1

Ansprechpartner:  
Stephan Hoare

Tel: +49 30 2787 1373  
Stephan.Hoare@igbce.de

Stiftung Arbeit und Umwelt  
der Industriegewerkschaft  
Bergbau, Chemie, Energie

Inselstraße 6  
10179 Berlin  
Telefon +49 30 2787 1325

Königsworther Platz 6  
30167 Hannover  
Telefon +49 511 7631 472

arbeit-umwelt@igbce.de  
www.arbeit-umwelt.de

2. Eine Erhöhung der Pendlerpauschale um bis zu 0,10 Cent je Kilometer. Mit diesem Instrument werden die Berufspendler stark entlastet.
3. Alternativ zur Erhöhung der Pendlerpauschale: Ein Mobilitätsgeld.<sup>2</sup> Die Umwandlung der Entfernungspauschale in ein Mobilitätsgeld – wobei alle Pendler die gleiche Steuerentlastung (0,155 Euro je Entfernungskilometer im Jahr 2030) bekommen – entlastet vor allem die unteren und mittleren Einkommensgruppen.

PM-19-2  
Seite: 2

Ansprechpartner:  
Stephan Hoare

Tel: +49 30 2787 1373  
Stephan.Hoare@igbce.de

Im Ergebnis wäre die CO<sub>2</sub>-Steuer im Verkehrsbereich somit weitgehend verteilungsneutral. Die meisten Haushalte, einschließlich der ärmeren Haushalte und Mittelverdiener, Arbeitnehmer und Berufspendler, Studierenden sowie Familien mit Kindern, könnten von den Kostenerhöhungen fast vollständig entlastet werden. Einige wenige Haushalte, darunter eine Reihe von Haushalten im ländlichen Raum und Pendler, könnten trotzdem Mehrbelastungen erfahren. Diese müssten eventuell gesondert und zusätzlich berücksichtigt werden.

Die zusätzliche CO<sub>2</sub>-Steuer auf Kraftstoffe belastet natürlich auch den Wirtschaftsverkehr und bringt dem Staat entsprechende Mehreinnahmen. „Bei einer Erhöhung der Kraftstoffsteuer um 80 Euro je Tonne CO<sub>2</sub> kämen 2030 etwa 6 Milliarden Euro aus dem Unternehmenssektor. Diese Mehreinnahmen könnten gezielt zur Entlastung der Unternehmen oder für Förderprogramme verwendet werden“, schlägt Studienautor Dr. Stefan Bach vor.

## CO<sub>2</sub>-Preis – kein Allheilmittel für nachhaltigen Verkehr

„Wir warnen aber davor, von einem CO<sub>2</sub>-Preis im Verkehr Wunder zu erwarten. Die CO<sub>2</sub>-Besteuerung kann nur ein Baustein für klimafreundlichere Mobilität sein. Es braucht vor allem Alternativen, damit Menschen sich überhaupt klimafreundlicher verhalten und bewegen können“, betont Dr. Kajsa Borgnäs. „Deutlich mehr Investitionen in den Personennahverkehr, auch in ländlichen Räumen, sowie Investitionen in neue Antriebstechnologien sind notwendige Voraussetzungen dafür, dass eine CO<sub>2</sub>-Steuer überhaupt ihre Lenkungswirkung entfalten kann“.

Weitere Informationen finden Sie im Internet unter <https://www.arbeit-umwelt.de/>

---

<sup>2</sup> Das Mobilitätsgeld wird wie die Entfernungspauschale je Entfernungskilometer berechnet, es wird jedoch nicht als Werbungskosten oder Betriebsausgaben von der Bemessungsgrundlage der Einkommensteuer abgezogen, sondern als Entlastungsbetrag von der Steuerschuld.