



POLICY BRIEF ZUM KLIMASCHUTZSOFORTPROGRAMM (07/2022)

So kommt Bewegung in den Klimaschutz im Verkehr: Mit 5 Sofortmaßnahmen zum 2030-Ziel

Im Verkehrssektor klaffen auf dem Weg zum Klimaziel 2030 große jährliche Lücken: von rund 20 Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen im Jahr 2022 bis zu 41 Millionen im Jahr 2030. Das Verkehrsministerium musste nun ein Klimaschutz-Sofortprogramm auflegen, das die Überschreitung der erlaubten Emissionsmenge im Jahr 2021 korrigiert und die Einhaltung für die folgenden Jahre sicherstellt. Das Programm verringert die jährlichen Emissionen bis 2030 aber lediglich um 0,66 bis 2,77 Mio. t CO_{2e}. Für das Jahr 2022 ist also bereits von der nächsten Zielverfehlung auszugehen und dem 2030-Ziel ist man kaum nähergekommen.

Das FÖS schlägt fünf Maßnahmen vor, mit denen die Emissionen bis 2030 um weitere 12 Mio. t CO₂ jährlich reduziert werden können: CO₂-Preis erhöhen, eine CO₂-basierte Zulassungssteuer einführen, Dienstwagenbesteuerung reformieren und Dieselprievileg und Entfernungspauschale abschaffen. Die Maßnahmen zielen darauf ab, den Weg zu den 2030-Zielen und dem beschlossenen Verbrenner-Ausstieg 2035 zu ebnen und mit klaren Preissignalen abzustecken. Sie unterstützen klimafreundliche Verhaltensänderungen und lenken Investitionen in emissionsarme Technologien.

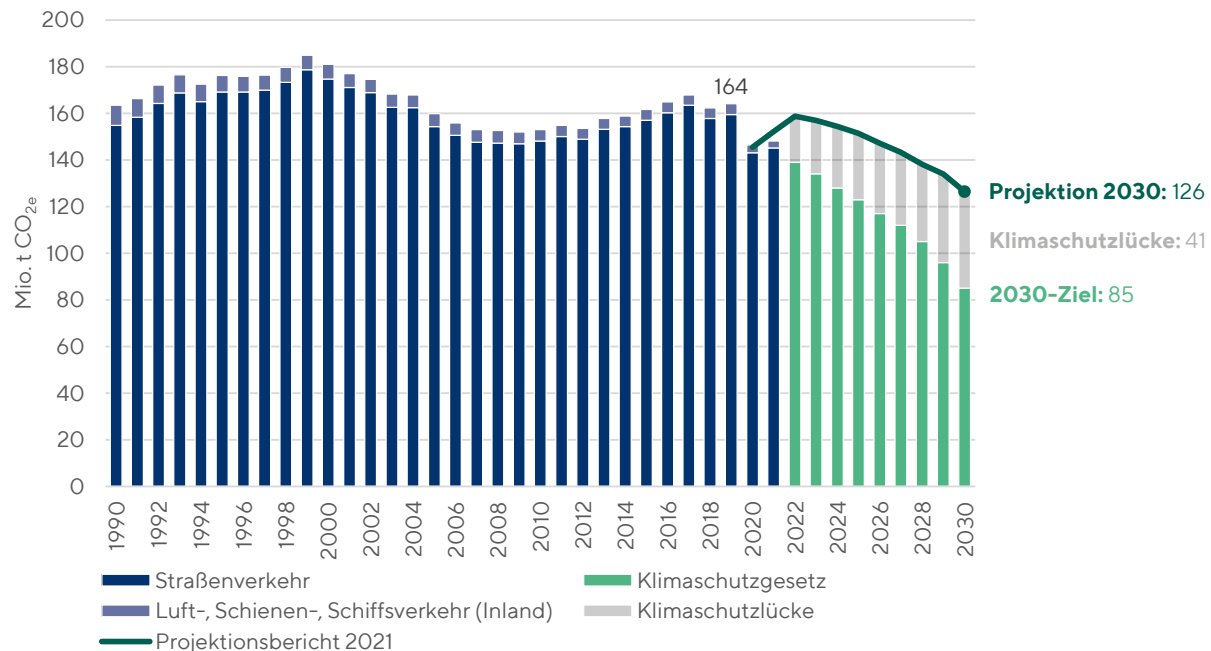
Von Matthias Runkel unter Mitarbeit von Ronja Kwasniok

1 Im deutschen Klimaschutz klafft eine Lücke

Um das deutsche **Klimaziel 2030** zu erreichen, muss Deutschland seine jährlichen Treibhausgasemissionen weiter senken: in den knapp acht Jahren bis 2030 von derzeit 762 auf 438 Mio. t CO_{2e}. Mit den bislang ergriffenen Maßnahmen wird dieses Ziel verfehlt und es bleibt eine **Klimaschutzlücke** von voraussichtlich 195 Mio. t CO_{2e} (BMUV 2021).

Ein wesentlicher Grund für die drohende Zielverfehlung sind die unzureichenden Fortschritte des **Verkehrssektors** in den letzten drei Jahrzehnten (Abbildung 1). Die jährlichen Emissionen lagen im Jahr 2019 trotz technologischer Fortschritte über dem Niveau des Jahres 1990. In den Pandemie-Jahren 2020 und 2021 fielen sie aufgrund des Wirtschaftseinbruchs und

der stark reduzierten Mobilität durch Kontaktbeschränkungen deutlich geringer aus. Gemäß Projektionsbericht der Bundesregierung (BMUV 2021) wird dies aber ein temporäres Phänomen bleiben. Für das Jahr 2022 werden wieder deutlich höhere Emissionen erwartet. Dennoch kam es bereits im Jahr 2021 zu einer **Zielverfehlung**: die **erlaubte Jahresemissionsmenge** wurde um **3,1 Mio. t CO_{2e}** überschritten. Das 2030-Ziel wird der Verkehrssektor ohne zusätzliche Maßnahmen um voraussichtlich 41 Mio. t CO_{2e} verfehlen. Der **Straßenverkehr** ist dabei die mit Abstand wichtigste Emissionsquelle: Autos, Lastkraftwagen, Nutzfahrzeuge etc. verursachen über 95 % der Treibhausgasemissionen des nationalen Verkehrs.

Abbildung 1: Klimaschutzlücke im VerkehrTreibhausgasemissionen des Verkehrssektors (in Mio. t CO_{2e}): Entwicklung seit 1990, 2030-Ziel und Prognose

Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage Umweltbundesamt (2022) und BMUV (2021)

2 Ein Sofortprogramm gegen die Klimaschutzlücke?

Das **Klimaschutzgesetz** (§8) verpflichtet die Bundesregierung, die Klimaschutzlücke zu schließen: werden die geplanten Jahresemissionsmengen in einem Sektor überschritten, muss das zuständige Bundesministerium innerhalb von drei Monaten ein **Klimaschutz-Sofortprogramm** mit konkreten Maßnahmen vorlegen, das die Einhaltung der Ziele sicherstellt. Die Bundesregierung soll daraufhin die vorgeschlagenen Maßnahmen beraten und beschließen.

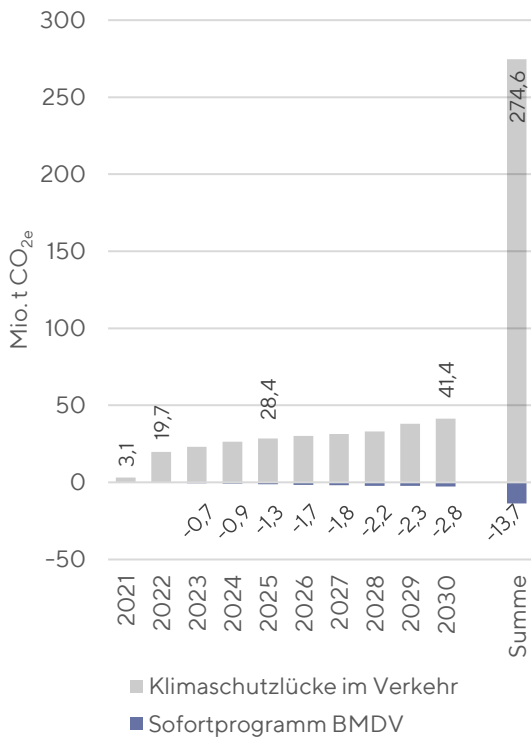
Da die geplanten Emissionsmengen im Jahr 2021 überschritten wurden, hatte die Ampel-Koalition angekündigt, bis zum 13.07.2022 ein Gesamtkonzept für ein sektorübergreifendes Klimaschutz-Sofortprogramm auf den Weg zu bringen. Aufgrund von Unstimmigkeiten zwischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium kam es allerdings nicht dazu.¹ Stattdessen legten das Bundesverkehrs- und das Bundeswirtschaftsministerium einzelne Sofortprogramme für die Sektoren Verkehr und Gebäude vor, die ihre Zielvorgaben jeweils verfehlt hatten.

Die Maßnahmen des Verkehrsministeriums beschränken sich dabei auf den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für E-Autos und Nutzfahrzeuge sowie der Radinfrastruktur und die verstärkte Förderung effizienter Lkw-Trailer. Zudem soll der öffentliche Personennahverkehr durch einfachere Tarifstrukturen gestärkt und digitale Arbeitsformen gefördert werden, um Wege zu vermeiden.

Laut gutachterlicher Schätzung kann dieses Programm die Verkehrsemissionen in den Jahren 2022 bis 2030 um 0,7 bis 2,8 Mio. t CO_{2e} pro Jahr reduzieren (M-Five u.a. 2022) (Abbildung 2). In Summe der Jahre wird damit zwar die Zielverfehlung des Jahres 2021 ausgeglichen. **Im Jahr 2022 droht aber bereits die nächste, deutlich größere Verfehlung** (um voraussichtlich 19,7 Mio. t CO_{2e}) und auch **die Lücke zur Erreichung des 2030-Ziel** würde nur geringfügig reduziert (von über 41 auf rund 39 Mio. t CO_{2e}). Die in Summe zu reduzierenden Emissionen von 274,6 Mio. t CO_{2e} verringern sich kaum.

¹ Siehe <https://background.tagesspiegel.de/energie-klima/mini-klimapakete-fuer-gebaeude-und-verkehr>.

Abbildung 2: Klimaschutzlücke und Wirkung des Sofortprogramms im Vergleich



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Umweltbundesamt (2022), BMUV (2021), M-Five u.a. (2022).

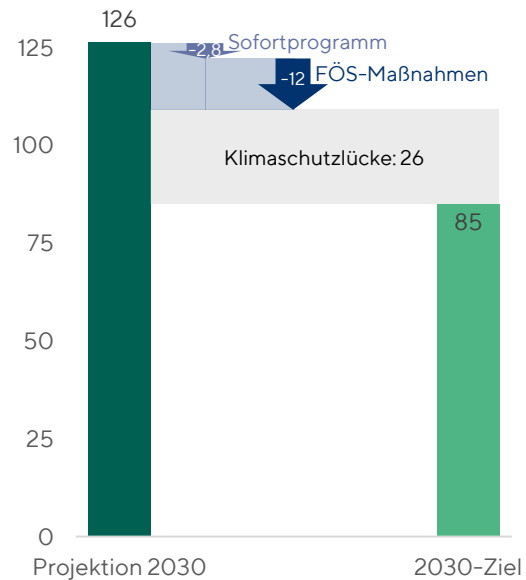
Ob das Sofortprogramm die „Einhaltung der Jahresemissionsmengen des Sektors für die folgenden Jahre sicherstellt“, wie in § 8 Abs. 1 des Klimaschutzgesetzes (KSG) vorgesehen, ist also sehr fraglich. Allerdings wird im KSG auch nicht ganz klar, was die **Sicherstellung der Mengeneinhaltung** genau erfordert und bis wann eine festgestellte Emissionsreduktionslücke abgebaut worden sein muss.² Klar hingegen ist, dass bereits einer erneuten Zielverfehlung 2022 zusätzliche Maßnahmen fällig würden. Dabei wird das Ambitionsniveau der Programme von Jahr zu Jahr steigen müssen. Denn

letztlich muss die Gesamtsumme erreicht werden – in einem immer kürzer werdenden Zeitraum. Die Zielverfehlungen summieren sich rasch und fallen in den Folgejahren zusätzlich an. Frühzeitiges Handeln macht die Erreichung des 2030-Ziels also einfacher, weil die Maßnahmen über mehrere Jahre wirken können.

Im Folgenden schlagen wir daher **fünf konkrete, schnell umsetzbare Maßnahmen** vor, die marktwirtschaftliche Anreize und klare Preissignale auf dem Weg zur Zielerreichung setzen. Sie allein können die Klimaschutzlücke bis 2030 um über 12 Mio. t CO_{2e} (Abbildung 3) auf ca. 26 Mio. t CO_{2e} reduzieren.

Abbildung 3: Die Klimaschutzlücke im Verkehr schließen

THG-Minderungswirkung (in Mio. t CO_{2e}): Entwicklung seit 1990, 2030-Ziel und Prognose



Quelle: Eigene Darstellung.

² Dies stellte schon der Expertenrat für Klimafragen fest (siehe <https://expertenrat->

[klima.de/content/uploads/2022/04/ERK2021_Pruefbericht-Sofortprogramm-Gebaeudesektor.pdf](https://www.klima.de/content/uploads/2022/04/ERK2021_Pruefbericht-Sofortprogramm-Gebaeudesektor.pdf)).

3 Fünf Sofortmaßnahmen für mehr Klimaschutz im Verkehr

Die Regeln zur Besteuerung von Mobilität sind zum Teil jahrzehntelang, zugeschnitten auf ein fossiles Verkehrssystem und sie laufen den Klimazielen oft zuwider (FÖS u. a. 2021). Hohe Förderungen und Steuervergünstigungen für E-Lkw und E-Pkw beispielsweise werden durch noch größere Subventionen für Dienstwagen und Diesel oder temporäre Steuervergünstigungen für fossile Kraftstoffe („Tankrabatt“) in ihrer Wirkung stark beeinträchtigt. Das schwächt die Anreizwirkung durch die Klimaschutzmaßnahmen und macht Klimapolitik teurer als nötig.

Wir schlagen daher **fünf fiskalische Maßnahmen** vor (Tabelle 1), **die marktwirtschaftliche Preisanreize für mehr Klimaschutz setzen, Kaufprämien von E-Autos gerechter gegenfinanzieren und umweltschädliche Subventionen abbauen.**

Sie ergänzen die von der Bundesregierung geplanten Maßnahmen und helfen, die Klimaziele für 2030 zu erreichen. Die Maßnahmen sparen bis 2030 voraussichtlich über 12 Mio. t CO₂ pro Jahr ein und reduzieren somit die Klimaschutzlücke auf 26 Mio. t CO₂.

Außerdem entstehen haushälterische Spielräume von über 25 Mrd. Euro pro Jahr, mit denen der Klimaschutz unterstützt werden kann und gezielte soziale Entlastungen finanziert werden können.

Tabelle 1: Die Sofortmaßnahmen im Überblick

Maßnahme	Klimaschutzwirkung (Mio. t. CO ₂ p.a.)	Einnahmen (Mrd. Euro p.a.)
Höherer CO ₂ -Preis (Verkehr)	3,6	6,1
CO ₂ -basierte Zulassungssteuer	2,8	4,0
Reform der Dienstwagenbesteuerung	0,3	3,1 – 5,5
Abschaffung Dieselp privileg	3,7	8,2
Abschaffung Entfernungspauschale	2,0	4,0 – 5,6
Summe	12,4	25,4 – 29,4

Quelle : basierend auf Modellierung von prognos im Auftrag des FÖS (noch unveröffentlicht) sowie FÖS (2021)

- Den CO₂-Preisfad anheben (3,6 Mio. t CO₂ p.a.):** Die Zukunft eines europäischen Emissionshandels für den Verkehrssektor ist weiterhin ungewiss, die aktuellen Debatten und Beschlüsse dazu auf EU-Ebene sind kontrovers bis ablehnend. Die Bundesregierung sollte daher das Ambitionsniveau im nationalen Emissionshandelssystem (nEHS) steigern. Nach aktuellen Plänen soll der nationale CO₂-Preis von derzeit 30 Euro/t CO₂ auf 55–65 Euro/t CO₂ im Jahr 2026 steigen, bevor er sich ab 2027 frei am Markt bildet. Zum Vergleich: Im Europäischen Emissionshandel für Energie und Industrie liegt der Preis bereits heute bei über 80 Euro/t CO₂. Wir schlagen vor, den Preis noch dieses Jahr auf 45/t CO₂ Euro zu erhöhen und bis 2026 auf 130 Euro/t CO₂ linear anzuheben. Zusätzlich sollte für die Handelsphase danach ein Mindestpreis etabliert werden. Bei ähnlich weiter steigender Preisentwicklung würde im Jahr 2030 ein Preis von 215 Euro erreicht. Das entspräche den tatsächlichen Schadenskosten einer Tonne CO₂ (UBA 2020). Mit Anhebung des Preispfads könnten die Emissionen um 5,9 Mio. t CO₂ im Jahr 2030 gesenkt werden, davon 3,6 Mio. t CO₂ im Verkehrsbereich.
- Eine CO₂-basierte Zulassungssteuer einführen (2,8 Mio. t CO₂ p.a.):** Eine CO₂-basierte Zulassungssteuer für Neufahrzeuge kann eine sinnvolle Ergänzung zur Kaufprämie für E-Autos sein und verringert zwei wesentliche Nachteile des Status quo. Erstens fördert die Kaufprämie zwar die Elektrifizierung, aber sie schafft keinen Anreiz zum Kauf von CO₂-armen Verbrennern. Das ist ein Problem, denn E-Autos sind (noch) nicht immer eine Option und Verbrenner machen auch weiterhin einen großen Teil der Neuzulassungen aus. Die Zulassungssteuer würde einen Anreiz zum Kauf sparsamer, CO₂-armer Verbrenner schaffen. Zweitens kann die Steuer die Kaufprämie gerechter gegenfinanzieren. Nicht die Allgemeinheit zahlt, sondern vor allem die Käuferinnen und Käufer besonders klimaschädlicher Neufahrzeuge. Das sind tendenziell Unternehmen und einkommensstarke Menschen – also genau die Gruppen, die auch E-Autos kaufen und von der Kaufprämie profitieren (FÖS n.V.).
- Die Dienstwagenbesteuerung reformieren (0,3 Mio. t CO₂ p.a.):** Über 65 % (KBA 2022) aller neuen Pkw werden gewerblich, d. h. von Unternehmen zugelassen. Privatpersonen kaufen überwiegend Gebrauchtfahrzeuge, also häufig ehemalige Firmen- und Dienstwagen. Der Gebrauchtwagenmarkt ist somit ein wichtiger Kanal, um E-Autos schneller in die breitere Nutzung zu bringen. Bislang gelangen über diesen Kanal aber eher besonders CO₂-intensive Dienstwägen in die deutsche Pkw-Flotte. Mit einer deutlich stärkeren CO₂-

Differenzierung in der Dienstwagenbesteuerung kann das geändert werden. Zwar ist die Steuer für E-Autos bereits reduziert (0,25 % des Bruttolistenpreises müssen bei privater Nutzung als geldwerter Vorteil versteuert werden). Die Steuer für Verbrenner (1 % des Bruttolistenpreises) ist aber zum einen pauschal und nicht nach Umweltschädlichkeit differenziert und zum anderen zu gering, um einen ausreichenden Anreiz darzustellen. Es werden weniger als 40 % des tatsächlichen Vorteils besteuert (Harding 2014), was einer Subventionierung der Dienstwagennutzung von 3,1 bis 5,5 Mrd. Euro jährlich entspricht (FÖS 2020).

- **Das Dieselpprivileg abschaffen (3,7 Mio. t CO₂ p.a.):** Seit einigen Wochen ist Dieseldieselkraftstoff teurer als Benzin. So müsste es eigentlich auch in Nicht-Krisenzeiten sein, denn Diesel hat einen höheren Energie- und CO₂-Gehalt je Liter. Der Energiesteuersatz auf Diesel ist aber 18,41 Cent/Liter niedriger als der auf Benzin. Umgerechnet auf den Energiegehalt beträgt der Steuersatz für Diesel 4,77 ct/kWh und 7,46 ct/kWh für Benzin. Das stellt eine umweltschädliche Wettbewerbsverzerrung zugunsten von Diesel-Pkw dar und fördert hohe Fahrleistungen. Zwar ist die jährliche Kfz-Steuer für Diesel-Pkw höher als die für Benziner. Sie gleicht den Energiesteuervorteil in der Regel aber nicht aus. Vor allem Halter*innen mit hohen Fahrleistungen profitieren. Das sind meist Unternehmen und einkommensstarke Haushalte. Die Energiesteuersätze sollten sich sachgerecht am Energiegehalt bemessen. Das sieht auch der Revisionsvorschlag der EU für die europäische Energiesteuerrichtlinie im

Rahmen des „Fit for 55“-Pakets vor. Um allen Akteuren Vorlaufzeit zu gewähren, sollte Deutschland den Steuersatz des Diesels schrittweise über einen Zeitraum von fünf Jahren an den des Benzins angleichen.

- **Die Entfernungspauschale abschaffen (2,0 Mio. t CO₂ p.a.):** Mit der Entfernungspauschale können Arbeitnehmende ihren Arbeitsweg steuerlich geltend machen. Als Kompensation für den CO₂-Preis und die gestiegenen Kraftstoffpreise wurde die Pauschale ab dem 21. Kilometer zuletzt von 30 auf 35 bzw. 38 ct/km erhöht. Umwelt- und klimapolitisch ist das nachteilig, unter anderem weil die Entfernungspauschale den Trend zu immer längeren Pendeldistanzen unterstützt. Auch sozialpolitisch stellt die Erhöhung keine gute Kompensationsmaßnahme dar, weil Menschen mit niedrigem Einkommen seltener ein eigenes Auto haben und von dem Steuervorteil in deutlich geringerem Ausmaß profitieren (FEST/FÖS 2021). Wir schlagen die vollständige Abschaffung der Entfernungspauschale vor. Im internationalen Vergleich ist das nicht unüblich. Vor allem Pkw-Wegekosten können in vielen Ländern gar nicht oder nur unter strengen Bedingungen abgesetzt werden (FÖS u. a. 2021). Die Abschaffung könnte bis 2030 rund 2 Mio. t CO₂ pro Jahr sparen. Alternativ zur Komplettabschaffung gibt es auch Reformoptionen zum Umbau des Instruments (FEST/FÖS 2021; FÖS u. a. 2021). Eine differenzierte Reform wird aber absehbar weniger deutliche und rasche Emissionsenkungen bewirken.

4 Sind Steuern und Preisinstrumente angebracht in Zeiten hoher Energiepreise und Inflation?

Bei den fünf vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich um Steuern und Preisinstrumente, die den Verbrauch fossiler Energie und den Kauf von Pkw mit Verbrennungsmotor schrittweise verteuern sollen. Trotz der aktuell hohen Energiepreise und Inflationsraten ist das aus mindestens vier Gründen sinnvoll:

1. **Hohe Preise für Kraftstoffe sind ein notwendiges Marktsignal:** der Ölverbrauch muss reduziert werden. Das gilt kurzfristig wegen des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine. Darüber hinaus erfordern es die Klimaziele. Dieses Preissignal sollte nicht geschwächt, sondern stabilisiert werden. Ein nachhaltiger und effizienter Umgang mit dieser Situation ist die **Reduktion des Verbrauchs**.
2. **Gerade wegen der Inflation ist ein Nachschärfen der Preisinstrumente nötig.** Der CO₂-Preis im nationalen Emissionshandel, die Steuersätze der Kfz- und Energiesteuer und viele weitere

Instrumente sind in nominalen Werten festgelegt. Der Steuersatz auf Diesel beispielsweise beträgt seit 2003 unverändert 47,04 Cent/Liter (im Zeitraum vom 1. Juni bis 31. August 2022 ist er auf 33 Cent/Liter reduziert). **Mit der Inflation verliert er an realem Wert** und somit auch an **Lenkungswirkung**. Preisinstrumente sollten indexiert, d. h. dem Preisniveau angepasst werden, um ihre Wirkung sicherzustellen.

3. **Die hohen Energiepreise stellen viele Menschen und Unternehmen vor finanzielle Herausforderungen.** Der Staat kann die Preise flächendeckend aber nur für eine sehr begrenzte Zeit ausgleichen. Er finanziert dies über Schulden, geringere Steuereinnahmen und Ausgabenkürzungen an anderer Stelle. **Die Kosten werden auf diese Weise lediglich umverteilt, aber sie verschwinden nicht.** Die Umverteilung kann bestehende soziale Verwerfungen verschärfen.

4. **Ein reduzierter Verbrauch senkt die Kosten tatsächlich.** Das gelingt mit individuellen Verhaltens- und Investitionsentscheidungen, die auf Basis korrekter Preissignale getroffen wurden. Der Staat kann das unterstützen, indem er den Ausstieg aus

dem Verbrenner-Pkw ermöglicht (z. B. durch die Stärkung des öffentlichen Verkehrs) oder Investitionen in Alternativen unterstützt (z. B. mit Kaufprämien).

5 So können die Sofortmaßnahmen sozial gerecht umgesetzt werden

Ein ambitioniertes Vorgehen für Emissionsminderungen sollte Ungleichheit und Armut nicht verschärfen. Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit können zusammenwirken. Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen haben bereits für sich positive Verteilungswirkungen, weil sie z. B. klimaschädliche Privilegien abbauen, von denen vor allem einkommensstarke Gruppen profitieren. Andere Maßnahmen generieren Steueraufkommen, mit denen sozialpolitische Maßnahmen finanziert werden können.

- Ein **höherer CO₂-Preis** stellt zwar zunächst eine Mehrbelastung dar. Mit entsprechender Rückverteilung der Einnahmen ist er aber sozial gerecht und es profitieren vor allem Menschen mit niedrigem Einkommen. Gerade in Zeiten hoher Energiepreise ist so ein System vorteilhaft (Blanz u. a. 2022).
- **Zulassungssteuer:** Die derzeitige Finanzierung der Kaufprämien ist ungerecht, da vor allem Unternehmen und einkommensstarke Menschen in der Lage sind, E-Autos zu kaufen. Mit einer CO₂-basierten Zulassungssteuer auf Neufahrzeuge würden diese profitierenden Gruppen die Subvention selbst gegenfinanzieren.
- **Dienstwagenprivileg:** Die Dienstwagennutzung korreliert mit der Einkommenshöhe (FÖS 2021).

Die Reform des Dienstwagenprivilegs würde daher vorrangig einkommensstarke Personen mit hoher Privatnutzung betreffen. Einkommensschwache Menschen mit Dienstwagen hingegen sind eine Seltenheit. Dadurch wirkt auch diese Maßnahme progressiv. Gleichzeitig profitieren vor allem mittlere und untere Einkommen von einem zukünftig größeren Gebrauchtwagenmarkt für E-Pkw.

- **Dieselpriileg:** Der durchschnittliche Dieserverbrauch steigt stark mit dem Einkommen (FÖS 2021). Gerade bei unteren und mittleren Einkommen sind Diesel-Pkw eher unüblich. Die Abschaffung des Dieselpriilegs wirkt daher grundsätzlich progressiv.
- **Entfernungspauschale:** Menschen mit hohem Einkommen haben meist höhere Werbungskosten und einen höheren Steuersatz. Sie profitieren also absolut stärker von der Absetzbarkeit der Werbungskosten. Eine Abschaffung (oder Reform) dieser Regelung würde progressiv wirken (FÖS 2021). Geringverdiener*innen könnten durch Begleitmaßnahmen, wie die Anhebung der Werbungskostenpauschale oder ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld gezielter entlastet werden.

LITERATURVERZEICHNIS

- Blanz, A., Eydam, U., Heinemann, M., Kalkuhl, M. (2022): Energiepreiskrise und Klimapolitik: Sind antizyklische CO₂-Preise sinnvoll?. Abrufbar unter: <https://www.ifo.de/DocDL/sd-2022-05-kalkuhl-et-al-antizyklische-co2-preise.pdf>
- BMUV (2021): Projektionsbericht 2021 für Deutschland. Abrufbar unter: <https://www.bmuv.de/download/projektionsbericht-der-bundesregierung-2021>
- FEST, FÖS (2021): Sozialverträgliche Kompensation der CO₂-Bepreisung im Verkehr. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2021/2021-08_FOES-FEST_sozialvertraegliche-CO2-Bepreisung-Verkehr.pdf
- FÖS (2020): Zehn klimaschädliche Subventionen im Fokus - Wie ein Subventionsabbau den Klimaschutz voranbringt und den Bundeshaushalt entlastet. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf
- FÖS, Öko-Institut, Klinski, S. (2021): Mobilität in die Zukunft steuern: Gerecht, individuell und nachhaltig. Abschlussbericht zum UBA-Vorhaben „Fiskalische Rahmenbedingungen für eine postfossile Mobilität“. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2021/2021-11_FOES_Mobilitaet_in_die_Zukunft_steuern.pdf
- FÖS (2021): Zehn klimaschädliche Subventionen sozial gerecht abbauen – ein Zeitplan. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2021/2021-02_FOES_Klimaschaedliche_Subventionen_sozial_gerecht_abbauen.pdf
- FÖS (n.V.): Klimaschutz im Straßenverkehr - Wie eine Zulassungssteuer sozial gerecht und fiskalisch nachhaltig den Klimaschutz voranbringt.
- Harding, M. (2014): Personal Tax Treatment of Company Cars and Commuting Expenses. Abrufbar unter: http://www.oecd-ilibrary.org/taxation/personal-tax-treatment-of-company-cars-and-commuting-expenses_5jz14cg1s7vl-en.
- KBA (2022): Fahrzeugzulassungen im Dezember 2021 - Jahresbilanz. Abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2022/pm01_2022_n_12_21_pm_komplett.html
- M-Five, TUHH-VPL, TUHH-IUE, PTV Group (2022): Bewertung von Maßnahmen für ein Sofortprogramm nach Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG). Abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/051-wissing-sofortprogramm-zur-einhaltung-der-klimaziele-im-verkehrssektor-anlage-1.pdf?blob=publicationFile>
- UBA (2020): Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten. Kostensätze. Stand 12/2020. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-12-21_methodenkonvention_3_1_kostensaetze.pdf
- Umweltbundesamt (2022): Klimaschutz im Verkehr. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr>

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

IMPRESSUM

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)

Geschäftsführende Vorständin: Carolin Schenuit

Foto: by [Jacek Dylag](#) at [Unsplash](#)