

Klima schützen – Mobilität erhalten Impulse zur Bepreisung von CO₂ im Verkehr

Michael Clausecker, Enno Harks, Gerhard Prätorius und Bernd Törkel

1. Präambel

Ziel einer CO₂-Bepreisung sollte es sein, die CO₂-Emissionen des Verkehrs signifikant zu reduzieren. Die CO₂-Bepreisung sollte so ausgestaltet sein, dass sie ökonomische Anreize zur technologieoffenen CO₂-Reduktion eröffnet.

Dabei soll es das Ziel der Verkehrspolitik sein, den gesellschaftlichen Zugang zu Mobilität als wesentliches Element für soziale Teilhabe, individuelle Freiheit und wirtschaftliches Handeln zu erhalten.

2. Prinzipien

Eine CO₂-Bepreisung muss folgenden Prinzipien gerecht werden:

- a. Wirksamkeit und Effizienz
- b. Verursachergerechtigkeit
- c. Soziale Ausgewogenheit
- d. Wettbewerbsfähigkeit von Industrie, Gewerbe und Handel sowie
- e. Mobilität bezahlbar erhalten

3. Maßnahme

Für den Straßenverkehr sollte kurzfristig

- ▷ die Berechnung der (volumenbasierten) Energiesteuer auf eine CO₂-Basis umgestellt werden, um einen Innovationsanreiz für die Markteinführung alternativer Antriebe und Kraftstoffe zu schaffen, sowie
- ▷ der jeweils aktuelle CO₂-Preis aus dem jetzigen Emissionshandel darauf aufgeschlagen werden.

Perspektivisch halten wir die Einbeziehung des gesamten Verkehrssektors, wie im Luftverkehr bereits geschehen, in den Europäischen Emissionshandel für sinnvoll.

Dieses Maßnahmenpaket ist ein wirkungsvoller sowie zugleich preislich und wirtschaftlich maßvoller Weg der CO₂-Bepreisung. Die damit verbundenen preislichen Effekte sollten schrittweise und in Hinblick auf die Investitionsentscheidungen der Verbraucher_innen berechenbar umgesetzt werden.

Da eine wirkungsvolle CO₂-Besteuerung zu einer CO₂-Reduktion und damit auch zu steuerlichen Mindereinnahmen führen wird, muss der Staat Vorkehrungen zur dauerhaften Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur treffen.

Solange in der Einführungsphase Mehreinnahmen aus der veränderten Besteuerung des Verkehrs entstehen, sollten diese auf geeignete Weise an Bürger_innen, Industrie und Gewerbe rückverteilt werden und zur technologieoffenen Förderung CO₂-freier Alternativen eingesetzt werden.

Verkehr hat eine internationale Dimension. Daher sind die Auswirkungen dieser rein nationalen Maßnahme auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft zu berücksichtigen.

Kontakt: managerkreis@fes.de

Stand 29. August 2019

Über die Autoren:

Michael Clausecker war Präsident des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland und ist heute als freier Berater u.a. im Verkehrssektor aktiv.

Enno Harks ist Deputy Director der BP Europa SE.

Prof. Dr. Gerhard Prätorius war Leiter Nachhaltigkeit der Volkswagen AG und ist Honorarprofessor an der TU Braunschweig.

Bernd Törkel, Ministerialdirektor a.D., ist Geschäftsführer der Törkel Consulting GmbH.

Die Ausführungen und Schlussfolgerungen sind von den Autoren in eigener Verantwortung vorgenommen worden und geben ausschließlich ihre persönliche Meinung wieder.