

Wie sieht eine ökologisch und verkehrspolitisch sinnvolle Kfz- Besteuerung aus?

Franz Wirl
Universität Wien

GSV-Forum
Wien, am 20.10.2016

Kosten insbesondere externe des Verkehrs

Kosten

1. Straßenbenützung
2. Straßenabnutzung

Externe Kosten

1. Unfälle
2. Stau
3. Umwelt

Andere Ziele von Energieabgaben

1. Glättung von Ölpreisschwankungen (*Flexsteuer*)
2. Teilweiser Ersatz von Einkommenssteuern

Kosten insbesondere externe des Verkehrs

Kosten

1. Strassenbenützung = öffentliches Gut
2. Strassenabnutzung = 6. Potenz der Achslast

Externe Kosten

1. Unfälle
2. Stau
3. Umwelt

Andere Ziele von Energieabgaben

1. Glättung von Ölpreisschwankungen (Flexsteuer)
 - global unsinnig!
2. Teilweiser Ersatz von Einkommenssteuern
 - problematisch (2 divergente Ziele, politisch haarig)

Externe Kosten (Umwelt & Verkehrstote) des Verkehrs

- David M. Newbery – England:
PKW-Fahrer über, LKW-Fahrer unter Gebühr belastet.
- Mineralölsteuer A: € 0.442/l Benzin (MTB), € 0.347/l Diesel
- Unfälle (387 Tote 2015)
Annahme: €5 Mill für das *statistische Leben* => €0.20/l
- Staus nach ÖAMTC ca 5 Milliarden (€0.50/l) jedoch nur 1.6SFr für die Schweiz
Diese Kosten sollen jedoch NICHT auf den Liter umgerechnet werden,
sondern zur zeitvariablen und regionalen Kilometerbepreisung.
- Umwelt
Annahmen €30/t CO₂ => €0.08/l
- NOVA (& niedrigere Steuer auf Diesel) = Staugenerator
Leviathanmotiv der Politik?

Subventionen laut WIFO

Energiebereitstellung und -nutzung		Volumen in Mio. €	Zeitraum	Anmerkungen
	Energieabgabenvergütung für energieintensive Industrie	450	2010 - 2013	
	Herstellerprivileg für die Produzenten von Energieerzeugnissen	535	2010 - 2013	
	Energiesteuerbefreiung für die nicht-energetische Verwendung fossiler Energieträger	300	2010 - 2013	
	Energieforschungsausgaben der öffentlichen Hand für fossile Energie	1	2010 - 2014	
	Gratis Zuteilung der CO ₂ -Emissionsberechtigungen	374 100	2008 – 2012 2013 - 2014	Die Differenz ergibt sich aufgrund der geänderten Allokationsmethode
Verkehr				
	Mineralölsteuervergünstigung für Diesel	640	2010 - 2013	Berücksichtigt wird die Differenz zum Steuersatz für Benzin
	Mineralölsteuerbefreiung Kerosin	330	2010 - 2013	
	Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge	185	2013	
	Mineralölsteuerbefreiung der Binnenschifffahrt	10	2010 - 2013	
	Pendlerpauschale	560	2010 - 2014	
	Pauschale Dienstwagenbesteuerung ¹⁾	225 -420	2012	Die Differenz ergibt sich aufgrund der Annahmen über die Anzahl der Dienstwagen mit Privatnutzung
	Steuerbegünstigungen im Rahmen der Normverbrauchsabgabe, Kraftfahrzeug-/ Versicherungssteuergesetz, Fiskal-LKW	85	2013	
	Grundsteuerbefreiung von Verkehrsflächen			Die Maßnahme wurde nicht quantifiziert

Andere Ziele von Energieabgaben

1. Klimaproblematik
 - Stimulierung von Einsparungen
 - F&E
 2. Glättung von Ölpreisschwankungen (Flexsteuer)
 - global unsinnig! Vgl. 2008 von Strache bis Clinton.
 3. Teilweiser Ersatz von Einkommenssteuern
 - 2 divergente Ziele:
 - Einnahmen
 - Umwelt
 - mit konträren Reaktionen auf int. Energiepreise
 4. Politisch haarig:
 - $\epsilon_p < 1 \Rightarrow$ permanente Erhöhung notwendig
 - Erhöhung auch notwendig wann immer der Ölpreis anzieht.
- } sehr gering, wenn auf A beschränkt

Danke für Ihre Aufmerksamkeit