



POLICY BRIEF (07/2021)

Klimaschädliche Subventionen abbauen, den Gordischen Knoten der Klimapolitik lösen

Wirkung, Akzeptanz und die Pläne der Parteien

Der Abbau klimaschädlicher Subventionen ist gut für Klimaschutz, Staatshaushalt und soziale Gerechtigkeit. Doch obwohl allein der Abbau von zehn Subventionen jährlich fast 100 Mio. Tonnen CO₂ und rund 46 Mrd. Euro einsparen könnten, fehlt diese zentrale Säule in der deutschen Klimapolitik bis heute. Trotz großer Emissionslücken und etlicher politischer Absichtserklärungen existieren weiterhin keine Umsetzungspläne.

Vom Status quo profitieren derweil vor allem Unternehmen und wohlhabende Haushalte. Einkommensschwachen hilft er hingegen wenig. Ein Subventionsabbau führt daher zu mehr Steuergerechtigkeit und kann in Kombination mit einem geeigneten Umbau für sozialverträglichen Klimaschutz sorgen. Obwohl laut Umfragen eine Mehrheit der Bevölkerung sowie Stimmen aus Zivilgesellschaft und Wirtschaft den Abbau klimaschädlicher Subventionen unterstützen, findet sich in den Parteiprogrammen für die Bundestagswahl 2021 nur wenig Konkretes oder das Thema fehlt vollständig.

Ein konkreter Fahrplan für den Ab- und Umbau klimaschädlicher Subventionen bis 2025 muss auf die finanz- und klimapolitische Agenda der nächsten Regierung.

Matthias Runkel, Christopher Leisinger und Swantje Fiedler

1 Großbaustelle der Klimafinanzpolitik

Bremsklotz für Klimaschutz und Strukturwandel

Die Bundesregierung hat sich jüngst das Ziel gesetzt, dass Deutschland bereits 2045 klimaneutral wirtschaften soll. Die CO₂-Emissionen sollen dazu bis 2030 zunächst um 65 % auf 438 Mio. t CO₂ gesenkt werden (BMU 2021a). Um Fortschritte dieser Größenordnung in dieser Zeit erreichen zu können, müssen alle Finanzströme in Einklang mit den Zielen gebracht werden (siehe auch Art. 2.1.c des Paris Abkommens) und dafür die Hebel der Wirtschafts- und Finanzpolitik genutzt werden. Dazu zählen, neben öffentlichen und privaten Investitionen auch fiskalpolitische Instrumente der Steuer- und Subventionspolitik (Grubb u. a. 2013).

Preise sollten die „ökologische Wahrheit“ sagen (externe Kosten also internalisiert werden), damit marktwirtschaftliche Strukturen in Einklang mit Klimaschutz und Strukturwandel stehen (Stern 2008). Eine Säule der Klimafinanzpolitik ist dabei die CO₂-Bepreisung durch den nationalen und den europäischen Emissionshandel.

Die Subventionspolitik als zweite Säule ist bisher nicht konsistent auf Klimaschutz ausgerichtet und muss konsequenter mitgedacht werden. Viele Subventionen konterkarieren die Klimaziele und wirken direkt der CO₂-Bepreisung entgegen. Der Subventionsabbau ist daher von großer Bedeutung für die Effizienz der CO₂-Bepreisung.

Viele Subventionen in Deutschland verstoßen gegen das Verursacherprinzip: die Folgen klimaschädlicher Wirtschafts- und Verhaltensweisen werden nicht von den Verantwortlichen getragen, sondern der Allgemeinheit aufgebürdet (Kletzan-Slamanig/Köppel 2016). Das hat weitreichende Folgen, denn die Subventionen verzerren Preissignale und führen zu fehlgeleiteten Investitionen. Unternehmen und Haushalte produzieren und konsumieren weiter zu Lasten des Klimas und der Umwelt (Initiative Nachhaltige Finanzreform/FÖS 2017). Dadurch bremsen sie den notwendigen Strukturwandel. Sie erhöhen das Risiko einer Kohlenstoffblase und „gestrandeter“ Vermögenswerte, d.h. dass Investitionen in fossile Wirtschaftsstrukturen im Strukturwandel unrentabel werden (Ansari/Holz 2020).

Für die Wirtschaft sind jedoch konsistente Rahmenbedingungen und Planbarkeit der wirtschafts- und finanzpolitischen Rahmenbedingungen von großer Relevanz. Dafür braucht es einen konkreten Plan für den Abbau klimaschädlicher Subventionen bis 2030.

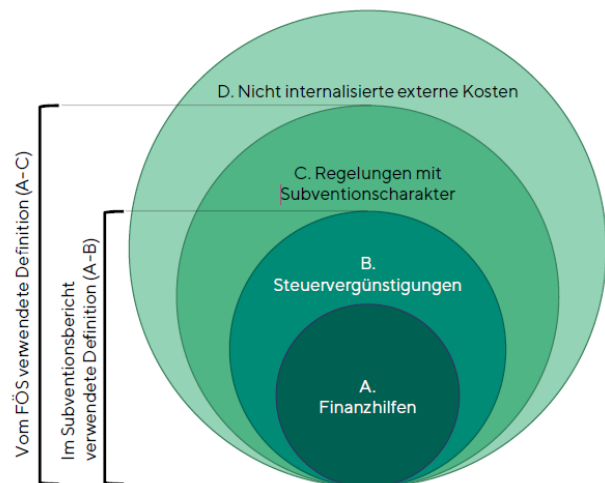
Doppelte Belastung des Staatshaushalts

Finanziell wird der deutsche Staatshaushalt durch klimaschädliche Subventionen gleich doppelt belastet: Die Subventionen werden heute aus Staatsmitteln finanziert oder stellen Mindereinnahmen dar. Die Folgekosten der Klimakrise werden zukünftig (und zum Teil schon heute) von der Allgemeinheit getragen (FÖS 2020a).

Klimaschädliche Subventionen verteuern zudem den Umstieg auf emissionsarme Alternativen: Zusätzliche Subventionen für klimafreundliche Technologien und Verhaltensweisen werden nötig, um diese gegenüber subventionierten fossilen Strukturen wettbewerbsfähig zu machen.

Der Begriff ‚Subvention‘ ist nicht einheitlich definiert (vgl. Abbildung 1)¹ und so existieren sehr unterschiedlich Schätzungen zum Subventionsvolumen. Das Finanzministerium (BMF 2019) beispielsweise beziffert alle deutschen Subventionen für das Jahr 2019 mit 26,85 Mrd. Euro. Das Umweltbundesamt (UBA 2016) hingegen verwendet einen erweiterten Subventionsbegriff, der auch Regelungen mit Subventionscharakter umfasst (z. B. der ggü. Benzin niedrigere Steuersatz für Diesel). Das UBA beziffert so allein die umweltschädlichen Subventionen mit 57 Mrd. Euro. Einen noch weiteren Subventionsbegriff, der auch nicht internalisierte Kosten berücksichtigt, verwendet beispielsweise der Internationale Währungsfonds (Coady 2019).

Abbildung 1: Der Subventionsbegriff



Quelle: FÖS (2017)

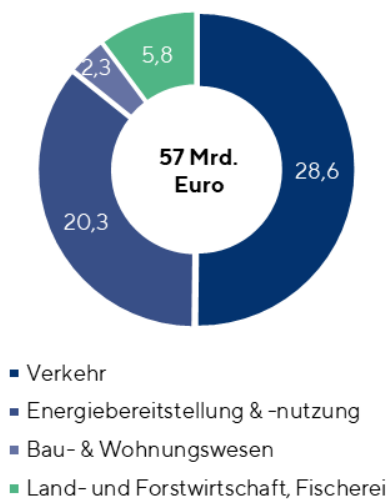
¹ Siehe z. B. FÖS (2017) und Skovgaard (2017)

Klimaschädliche Subventionen vor allem in Verkehr, Energie und Landwirtschaft

Rund die Hälfte der umweltschädlichen Subventionen entfällt auf den **Verkehrssektor** (Abbildung 2 nach UBA 2016) und wird überwiegend in Form von Steuervorteilen gewährt. Die Steuerbefreiung von Kerosin, die Energiesteuerabsenkung für Dieselmotoren, die Befreiung internationaler Flüge von der Mehrwertsteuer und das Dienstwagenprivileg gehören zu den größten Posten.

In ähnlicher Höhe werden klimaschädliche Wirtschaftszweige im **Energiesektor** subventioniert. Dort gibt es zahlreiche Entlastungen für industrielle Großverbraucher, etwa bei der Energie- und Stromsteuer oder der EEG-Umlage. Weil die Ausnahmen für einen Großteil der Industriebranchen auch unabhängig vom internationalen Wettbewerbsdruck gewährt werden, verhindern sie Anreize für Energieeffizienz und blockieren klimafreundliche Produktionsmethoden (FÖS u. a. 2019; FÖS 2020b).

Abbildung 2: Umweltschädliche Subventionen nach Sektoren pro Jahr (2012)



Quelle: eigene Darstellung nach UBA (2016)

In der **Landwirtschaft** beeinflussen umweltschädliche Subventionen das ökonomische Geschehen maßgeblich. So erreicht der reduzierte Mehrwertsteuersatz auf tierische Lebensmittel einen Umfang von 5,4 Mrd. Euro pro Jahr, wodurch der Verzehr emissionsintensiver Nahrungsmittel angeregt wird. Weitere 0,4 Mrd. Euro beträgt die Energiesteuervergünstigung für Agrardiesel, wodurch Produktionsprozesse vergünstigt werden. Dies erschwert einfache Effizienzmaßnahmen und führt zum erhöhten Kraftstoffverbrauch (BMF 2019). Hinzu kommen die teils ebenfalls schädlichen Agrarsubventionen der EU, die in den nationalen Subventionen nicht eingerechnet werden.

Auf den Sektor **Bau- und Wohnungswesen** entfallen weitere 2,3 Mrd. Euro klimaschädliche Subventionen pro Jahr.

Klimaschutzbeitrag: bis 100 Mio. t CO₂ gegen die Emissionslücke

In den deutschen Klimaschutzplänen klafft eine Lücke zwischen den Zielen und den prognostizierten Emissionsreduktionen. Selbst bei Umsetzung aller im Klimaschutzprogramm 2030 (BMU 2019) beschlossenen Maßnahmen wird das alte Klimaziel für 2030 (543 Mio. t CO₂) um ca. 70 Mio. t verfehlt (Öko-Institut u. a. 2020). Mit dem neuen Ziel des Klimaschutzgesetzes (438 Mio. t CO₂) ist die Emissionslücke trotz des Sofortprogramms 2022 vermutlich noch größer geworden.

Der Abbau klimaschädlicher Subventionen spielt in der Klimafinanzpolitik bisher keine Rolle. Stattdessen wurden Subventionen sogar ausgeweitet, z. B. die Entfernungspauschale und das Dienstwagenprivileg.

Mit dem Subventionsabbau könnte der Emissionsrückgang deutlich beschleunigt werden. Zwei aktuelle Studien des FÖS (2020a; 2021) zeigen, dass mit einer Reform von zehn besonders klimaschädlichen Subventionen mittel- bis langfristig fast 100 Mio. t CO₂ pro Jahr vermieden werden können (vgl. Abbildung 3, S. 4; detaillierte Steckbriefe der Subventionen im Anhang).² Zum Vergleich: Chile und Kolumbien emittierten im Jahr 2018 jeweils rund 90 Mio. t CO₂.

Der Subventionsabbau hat auch ein Einnahmepotenzial von zunächst 46 Mrd. Euro pro Jahr. Die zusätzlichen Finanzmittel könnten für Zukunftsinvestitionen genutzt werden und Anpassungsmaßnahmen von Bürger*innen und Unternehmen unterstützen.

Beschäftigungseffekte des Umbaus: nicht weniger Jobs, sondern andere

Der voranschreitende Strukturwandel hat positive und negative Auswirkungen auf bestimmte Branchen und die Zahl der Arbeitsplätze (siehe z.B. BCG 2021; Flack u. a. 2021; Hermann u. a. 2020). Im Automobilssektor beispielsweise führt die Elektrifizierung zu Verschiebungen am Arbeitsmarkt, jedoch könnte die Beschäftigung insgesamt konstant bleiben (BCG/Agora Verkehrswende 2021). In vielen Fällen zeigt sich, dass Klimaschutz und Energiewende in Summe positive Beschäftigungseffekte aufweisen können (BCG/Prognos 2018; FES 2020; IAB 2020).

Zu den direkten Arbeitsmarkteffekten klimaschädlicher Subventionen sowie deren Abbau besteht noch großer Forschungsbedarf (Monasterolo/Raberto 2019). Auch hat

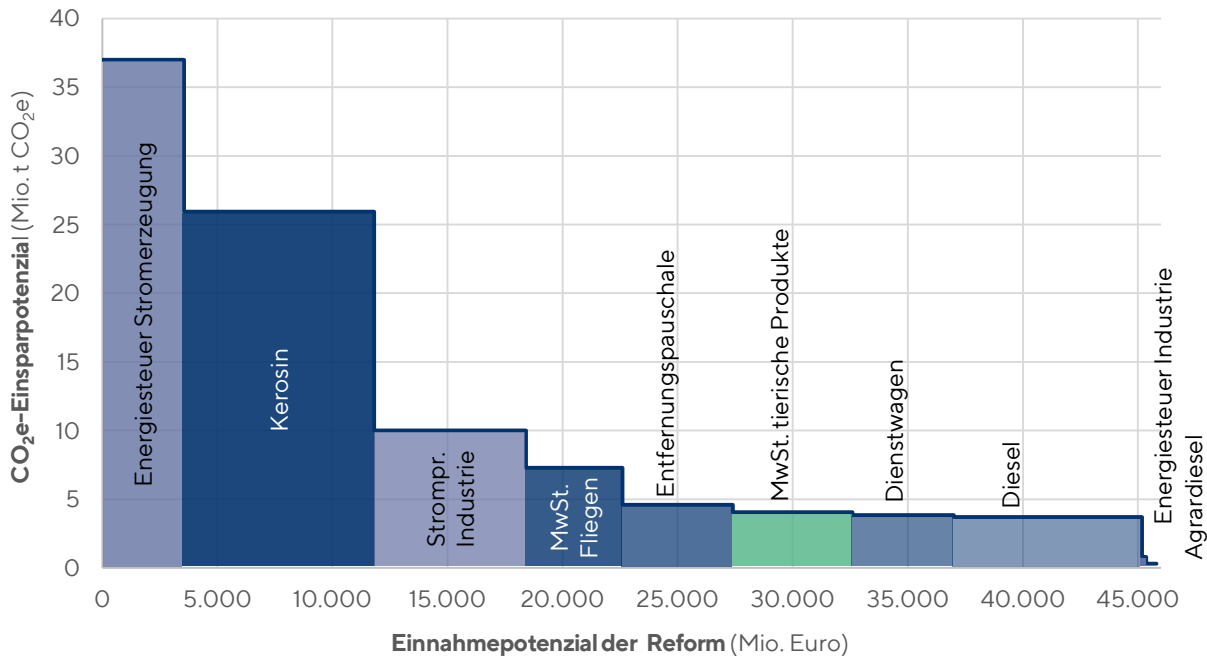
² Ein Teil der Einsparungen entfällt auf den internationalen Luftverkehr, dessen Emissionen nicht den nationalen

Emissionen angerechnet werden und daher auch nicht Teil der Klimaschutzziele oder der Emissionslücke sind.

die Verwendung der Einnahmen entscheidenden Einfluss auf die Ergebnisse (FÖS/GWS 2016). In den Berechnungen (ebd.) führt beispielsweise der Abbau des Dieselpri- vilegs zu einem Anstieg um 34.000 Erwerbstätige, wenn die Mehreinnahmen z.B. für eine Senkung der

Lohnnebenkosten genutzt werden. Es ist daher wichtig, den Umbau der Subventionen darauf auszurichten, die positiven Effekte des Strukturwandels in zukunftsfähigen Branchen zu unterstützen und negative aufzufangen.

Abbildung 3: Fiskalische Einnahmen (Mio. Euro, ohne Lenkungswirkung) und mittel-/langfristiges CO₂-Einsparpotenzial (Mio. t CO₂e) durch den Abbau zehn klimaschädlicher Subventionen



Quelle: FÖS (2020)

Ein schneller Subventionsabbau ist möglich

Der Abbau klimaschädlicher Subventionen ist kurz- bis mittelfristig umsetzbar, da vor allem bundesrechtliche Regelungen ohne Beteiligung des Bundesrates geändert werden müssen und wenige rechtliche bzw. administrative Hürden bestehen. Bereits bis 2025 könnte ein Großteil der zehn betrachteten Subventionen reformiert und ihr finanzielles Volumen um knapp 75 % auf rund 12 Mrd. Euro pro Jahr reduziert werden (vgl. Abbildung 4, S. 5).

Weitere Reformen (teils nur durch EU-rechtliche oder internationale Vereinbarungen umsetzbar) könnten die klimaschädlichen Subventionen bis zum Jahr 2030 auf ca. 6 Mrd. Euro abschmelzen (FÖS 2021). Eine EU-weite Besteuerung von Kerosin und die äquivalente Besteuerung von Diesel, wie sie im Rahmen des "Fit for 55"-Pakets der EU geplant sind, könnte z. B. mit der aktuell laufenden Revision der Energiesteuerrichtlinie im Rahmen des europäischen Green Deals eingeführt werden. Deutschland sollte Treiber dieser Reformen werden, denn steuerliche Maßnahmen müssen von allen Mitgliedsstaaten einstimmig angenommen werden, was die Umsetzung besonders herausfordernd macht.

Klimaschädliche Subventionen bevorteilen hohe Einkommen, ihr Abbau ist sozialverträglich

Oft wird die Beibehaltung klimaschädlicher Subventionen mit sozialpolitischen Bedenken begründet. Als sozialpolitisches Instrument sind sie aber ungeeignet. Meist profitieren einzelne, oft finanziell besser gestellte Gruppen überproportional, während ärmeren Haushalten kaum und nur wenig zielgenau geholfen wird (Kapitel 2). Die Verteilungswirkung klimaschädlicher Subventionen ist weitestgehend negativ und ein Ab- und Umbau würde progressiv (d.h. die finanzielle Belastung steigt mit dem Einkommen) wirken (FÖS 2020c).

Eine Reform der Subventionen kann also zu mehr Verteilungsgerechtigkeit führen. Einkommensschwache Haushalte wären von einem Abbau der Subventionen meist nur gering betroffen. Mit geeigneten Begleitmaßnahmen kann sogar eine Netto-Entlastung dieser Gruppe führen erreicht werden (FÖS 2021).

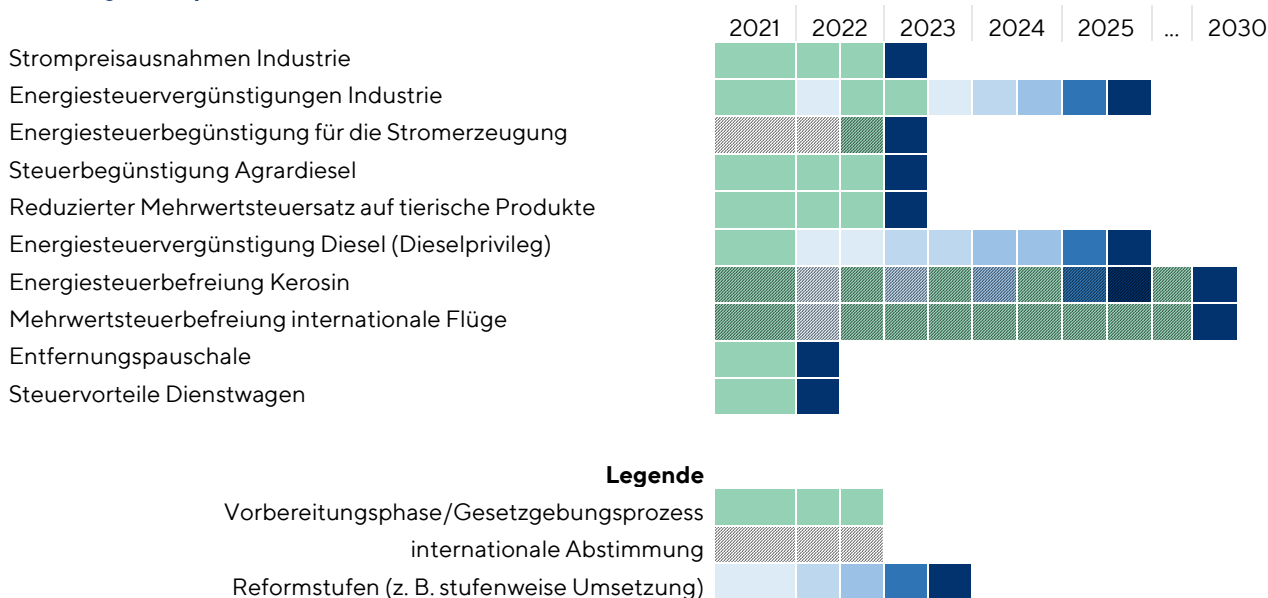
Mehrheit der Bevölkerung unterstützt Subventionsabbau

Umfragen zeigen, dass die deutsche Bevölkerung dem Abbau klimaschädlicher Subventionen offen gegenübersteht (Kapitel 3). Zu günstige Preise z. B. für Fliegen und tierische Lebensmittel werden bereits als Problem wahrgenommen und staatliche Eingriffe (z. B. auch über eine CO₂-Bepreisung) als sinnvoll angesehen. Je nach Fragestellung und Kontext schwanken die Zustimmungswerte jedoch. Besonders relevant ist den Befragten eine sinnvolle Verwendung der zusätzlichen Staatseinnahmen.

Wenig Konkretes in den Wahlprogrammen

Ein Blick in die Wahlprogramme für die Bundestagswahl 2021 zeigt nur wenig Konkretes in Sachen Subventionsabbau (Kapitel 4) – trotz der positiven Wirkungen und des gesellschaftlichen Rückhalts. Nur Grüne und Linke sprechen konkrete Pläne für den Abbau der klimaschädlichen Subventionen aus. Das Programm der SPD enthält eine sehr allgemeine Absichtserklärung, klima- und umweltschädliche Subventionen abbauen zu wollen. Im Wahlprogramm von CDU/CSU kommt das Wort Subvention im Kontext von Umwelt- und Klimaschutz nicht vor. Die FDP kritisiert die staatliche Förderung der E-Mobilität, nicht jedoch die Instrumente, welche die fossile Individualmobilität finanziell bevorzugen. Mit Blick auf die Dringlichkeit wirksamer Klimaschutzmaßnahmen für das 2030-Ziel sollten alle Parteien ihre Absichten konkretisieren und umgehende Abbaupläne für die besonders klimaschädlichen Subventionen vorlegen.

Abbildung 4: Zeitplan zum Abbau zehn besonders klimaschädlicher Subventionen



Quelle: FÖS (2021)

2 Verteilungswirkung: viel für Wenige, wenig für Viele

Forderungen nach Subventionsabbau wird im öffentlichen Diskurs häufig mit vorgeschobenen sozialen Bedenken begegnet: Autofahren, Fliegen oder der Fleischkonsum dürfe für Mittelschicht und Geringverdienende nicht teurer werden, der Subventionsabbau führe zu übermäßigen sozialen Härten.

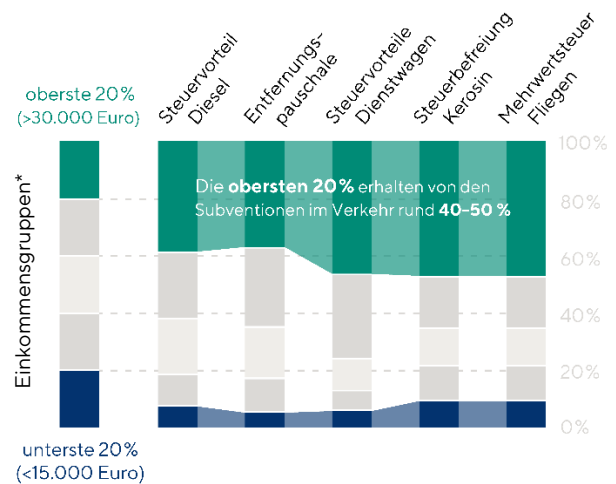
Natürlich sind soziale Aspekte bei allen Reformvorschlägen zu berücksichtigen. Tatsächlich aber profitieren vom Status quo vor allem reiche Menschen. Es findet eine Umverteilung „nach oben“ statt. Der Subventionsabbau würde schon für sich genommen progressiv wirken, weil er einkommensstärkere Haushalte stärker belastet. Die einkommensschwächsten Haushalte wären vom Subventionsabbau direkt oft kaum betroffen, da sie seltener fliegen oder schwere Diesel-Pkw besitzen. Mit den richtigen Begleitmaßnahmen könnten sie gezielt und effektiv entlastet und zu klimafreundlichem Verhalten befähigt werden.

Umverteilung nach oben - vom Status quo profitieren wohlhabende Haushalte und Unternehmen

Der ökologische Fußabdruck privater Haushalte wächst mit dem Einkommen. Reiche Menschen haben in der Regel ein intensiveres und klimaschädlicheres Mobilitätsverhalten und sie verbrauchen meist deutlich mehr Energie für Wärme und Strom (Held 2019). Sie fliegen häufiger, fahren öfter Dienstwagen und auch Pkw-Besitz und -Nutzung steigen mit dem Einkommen (siehe z. B. FÖS 2020; Öko-Institut 2020). Einkommensstarke Haushalte profitieren dadurch überproportional von den klimaschädlichen Subventionen (vgl. Abbildung 5).

- Der Anteil der einkommensstärksten 20 % am Subventionsvolumen liegt im **Verkehrsbereich** bei über 40 %. Das entspricht in etwa dem sechsfachen der einkommensschwächsten 20 % und ist mehr als die mittleren Einkommensschichten – immerhin 60 % der Bevölkerung – zusammen erhalten.
- Innerhalb der oberen 20 % konzentrieren sich die Profiteure der Subventionen häufig noch einmal deutlich in den oberen 0,1 % bis 10 %. Allein 1 % der Weltbevölkerung sind verursachen 50 % der CO₂-Emissionen des kommerziellen Luftverkehrs und auch in Deutschland ist die Verteilung extrem konzentriert (Gössling/Humpe 2020). Auch der Dienstwagenbesitz ist in oberen 1 % bereits deutlich höher als in den nächsten 9 % (siehe z. B. (Compensation-Online 2019; FÖS n.V.)

Abbildung 5: Anteil am Subventionsvolumen im Verkehrsbereich nach Einkommen



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage FÖS (2021); * Quintile nach Nettoäquivalenzeinkommen: jährliches, nach Personen im Haushalt gewichtetes Nettohaushaltseinkommen.

Bislang fokussiert die Debatte um den Subventionsabbau häufig einseitig und unverhältnismäßig auf einkommensschwache Haushalte. Sie sollte stattdessen stärker auf die einkommensstarken Verursacher- und Profiteursgruppen gelenkt werden. Neben den Haushalten trifft dies vor allem auch auf Unternehmen zu, die in der Debatte häufig vergessen werden, von den klimaschädlichen Subventionen aber ebenso profitieren:

- Der Dieselverbrauch beispielsweise entfällt zu rund einem Drittel auf Haushalte und zu zwei Dritteln auf Unternehmen (eigene Schätzung auf Grundlage von DIW (2015) und Destatis (2019a)). Es profitieren also hauptsächlich Unternehmen, z. B. die Personen- und Güterbeförderung auf Straße und Schiene sowie alle gewerblichen Halter*innen von Diesel-Pkw und -Lkw. Zielgruppe des Dieselprivilegs war ursprünglich das deutsche Speditionsgewerbe. Diesel-Pkw waren bis in die 1990er noch wenig verbreitet (FÖS/IKEM 2016).
- Auch beim **Fliegen** ist ein substanzieller Anteil aller Flüge dienstlich veranlasst. Auf innerdeutschen Flügen sind 65 % der Passagiere geschäftlich unterwegs (BDL 2018). Hypermobile, in der Regel sehr gut verdienende Berufsgruppen und deren Arbeitgeber werden also zulasten der Allgemeinheit unterstützt. Weiterer Nutznießer ist der Luftfrachtverkehr.
- Bei den Subventionen im **Energiesektor** werden in erster Linie die fossile Energieversorgung, Unternehmen des produzierenden Gewerbes sowie Betriebe der Land- und Forstwirtschaft begünstigt, z. B. durch die Besondere Ausgleichsregelung, die die Höhe der EEG-Umlage reduziert, oder beim Stromsteuer-

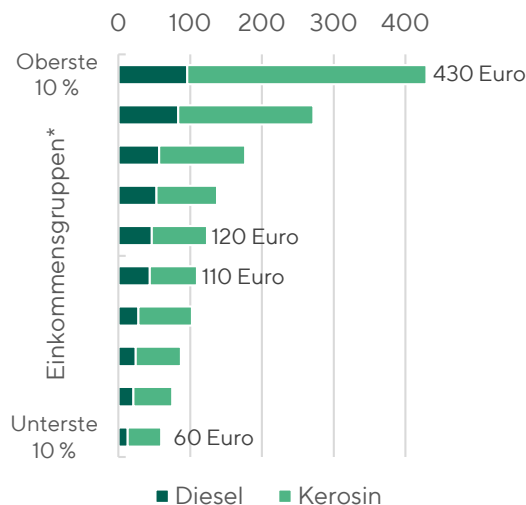
Spitzenausgleich. Privathaushalte und nicht-privilegierte Unternehmen zahlen die vollen Steuern, Abgaben und Umlagen, die sich aufgrund der Subvention zum Teil noch weiter erhöht (wie im Fall der EEG-Umlage).

Einkommensschwache Haushalte profitieren kaum ...

Abbildung 5 verdeutlicht, dass umweltschädliche Subventionen den unteren Einkommensgruppen unterproportional zugutekommen. Als vermeintlich sozialpolitische Maßnahme wirken sie also wenig zielgenau (Beispiel Entfernungspauschale). Dennoch ist beim Subventionsabbau die Wirkung auf einkommensschwache Haushalte genau zu betrachten, um mögliche soziale Härten zu vermeiden.

- Der Abbau der **Strompreisausnahmen der Industrie** wäre besonders sozialverträglich, da er zu Entlastungen der privaten Haushalte beim Strompreis führt.
- Im **Verkehr** wäre die Mehrbelastung der unteren Einkommensgruppen durch den Subventionsabbau gering. Die durchschnittlichen Steuerausgaben für Diesel würden bei **Abschaffung des Dieselprivilegs** in den unteren drei Einkommensdezilen um weniger als 25 Euro pro Person und Jahr steigen (Abbildung 6). Auch die Einführung der Kerosinsteuer fällt für den Großteil der Bevölkerung kaum ins Gewicht und wäre vor allem bei Vielflieger*innen und Unternehmen mit häufigen Dienstflügen spürbar. Der viel zitierte Urlaubsflug nach Mallorca z. B. würde um rund 30 Euro teurer (FÖS 2019a). 60 bis 70 % der Deutschen fliegen ohnehin gar nicht oder seltener als ein Mal pro Jahr (in-fas 2017; infratest/dimap 2019).
- Lediglich die **Abschaffung der Mehrwertsteuerreduktion auf tierische Produkte** führt zu einer durchschnittlichen Mehrbelastung aller Verbraucher*innen von über 50 Euro pro Jahr und Person im Falle eines gleichbleibend hohen Fleischkonsums (FÖS 2021).

Abbildung 6: Absolute Mehrbelastung durch Subventionsabbau (Diesel und Kerosin) nach Einkommensgruppen (in Euro pro Person und Jahr)



Quelle: eigene Darstellung nach (FÖS 2021; Held 2019); * Dezile nach Nettoäquivalenzeinkommen: jährliches, nach Personen im Haushalt gewichtetes Nettohaushaltseinkommen.

... und können durch Subventionsumbau mit Begleitmaßnahmen entlastet werden

In den Fällen, in denen der Subventionsabbau zunächst eine Mehrbelastung zur Folge hat, können einkommensschwache Haushalte durch zielgenaue Begleitmaßnahmen entlastet und häufig sogar überkompensiert werden (FÖS 2021). Mit den zusätzlichen Einnahmen des Staates, die durch den Subventionsabbau entstehen, könnten diese problemlos finanziert werden (ebd.):

- Im Fall der **Entfernungspauschale** beispielsweise hätten eine **Anhebung der Werbungskostenpauschale** oder ein **einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld** deutliche bessere Verteilungswirkungen
- Beim **Dieselprivileg** würde die **Anpassung der Kfz-Steuer** den Anstieg der Kraftstoffkosten zum Teil kompensieren. Bei Personen mit geringer Fahrleistung (und entsprechend geringeren Kraftstoffkosten) kann die Reduktion der Kfz-Steuer die Mehrbelastung beim Kraftstoff sogar übersteigen.
- Auch bei der Versorgung mit **Nahrungsmitteln** stehen Möglichkeiten bereit, mit denen vulnerable Gruppen (z. B. Geringverdienende, Senior*innen, Familien) zielgenau unterstützt werden könnten: Insbesondere die zeitnahe Angleichung von Transfergeldleistungen, aber z. B. auch kostenlose Schulverpflegung, Förderung von "Essen auf Rädern" oder Kochkurse in denen vielfältige und ausgewogene Küche gelehrt wird.

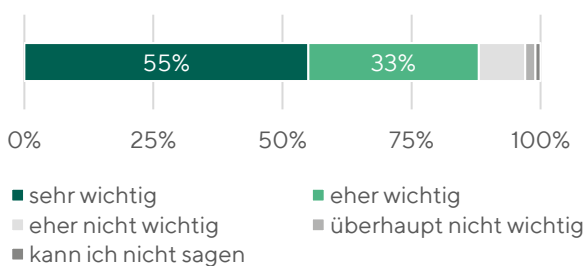
3 Öffentliche Meinung: Mehrheitliche Unterstützung

Umfragen in der Bevölkerung

Für mehr Umwelt- und Klimaschutz in den Bereichen Energie, Landwirtschaft und Verkehr gibt es in der Bevölkerung große Zustimmung. Das zeigt unter anderem die regelmäßige Umweltbewusstseinsstudie des Umweltministeriums (BMU 2021b). Nur 26 % der Befragten sind der Meinung, dass die Bundesregierung genug tut. Hingegen glauben 80 %, dass es im eigenen Interesse Deutschlands liege, beim Klimaschutz voranzugehen. **88 % halten den Abbau klimaschädlicher Subventionen für sehr oder eher wichtig** (Abbildung 7). Als politische Klimaschutzmaßnahme erfährt er damit besonders großen Zuspruch.

Abbildung 7: Meinungsbild Subventionsabbau

Frage: Inwieweit sind die folgenden politischen Herangehensweisen Ihrer Ansicht nach [für den Klimaschutz] wichtig: klimaschädliche Subventionen abbauen (z.B. die Steuerbefreiung für Flugbenzin aufheben)



Quelle: eigene Darstellung nach BMU (2021b)

Je nach Art der Fragestellung und Konkretisierung können die Zustimmungswerte bei Umfragen schwanken.

- **Besonders hoch liegt die Zustimmung zum Abbau der Subventionen im Luftverkehr.** So sind in unterschiedlichen Befragungen (appino 2019, Civey 2019b, Civey 2021a, IASS 2021) meist 50–75 % der Befragten der Meinung, dass der Staat für den Klimaschutz Flugticketpreise verteuern sollte bzw. dass die Steuerbefreiung von Kerosin falsch sei.
- Die **Zustimmungswerte für den Abbau der Subventionen für tierische Lebensmittel fallen hoch aus.** Über 60 % sprechen sich für höhere Preise für Produkte mit schlechter CO₂-Bilanz wie Fleisch aus (EIB 2020). 65 % sind der Meinung, dass die Folgekosten der Landwirtschaft in die Preisbildung von Lebensmitteln miteinbezogen werden sollten (forsa 2021).
- Auch **bei der Kraftstoffbesteuerung und dem CO₂-Preis gibt es meist große Zustimmung für mehr Klimaschutz** – in Abhängigkeit von Fragestellung und Einnahmenverwendung. Die Zustimmung für eine bloße Verteuerung ist gering und liegt oft bei unter 50 % der Befragten (Civey 2021b, YouGov 2020). Mit

klimapolitischer Begründung und Begleit- oder sozialen Kompensationsmaßnahmen steigt die Zustimmung auf meist über 50–60 % (dimap 2019, Pahle u. a. 2021). Die Abschaffung des **Dieselprivilegs** wird von 52 % befürwortet (IASS 2021). Ausschlaggebend für variierende Zustimmungswerte sind **subjektive Vorstellungen von Gerechtigkeit** (Pahle u. a. 2021). In der Umweltbewusstseinsstudie (BMU 2021b) spricht sie Mehrheit allerdings nicht für eine Rückverteilung der Mehreinnahmen durch die CO₂-Bepreisung aus, sondern **für Förderprogramme für den Klimaschutz**.

- Auch bei spezifischen Subventionen finden sich häufig Mehrheiten für deren Abschaffung. 59 % der Befragten sprechen sich gegen eine steuerliche Begünstigung von Pendler*innen aus und auch unter den Pendler*innen selbst unterstützen nur 45 % die derzeitige **Entfernungspauschale** (Blesse u. a. 2020).

Positionen der Stakeholder

Akteure der Zivilgesellschaft, Verbände, Gewerkschaften und Unternehmen positionieren sich zunehmend deutlich unterstützend zum Subventionsabbau.

- Im Verkehrsbereich beispielsweise fordert das **Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende** (2021) den Abbau klimaschädlicher Subventionen. Das breite Bündnis setzt sich aus Wohlfahrts- und Sozialverbänden, Gewerkschaften, Umweltverbänden und der Evangelischen Kirche zusammen (darunter AWO, DGB, IG Metall, SoVD, VdK, Nabu und ver.di). In ihrem gemeinsamen Papier werden u.a. die Steuerbefreiung für Kerosin, die steuerliche Besserstellung von Dieselmotoren, die Entfernungspauschale und das Dienstwagenprivileg konkret angesprochen.
- Auch der „**Klimaschutzplan 2050 der deutschen Zivilgesellschaft**“ (Klima-Allianz Deutschland 2016) beinhaltet ähnliche Forderungen zum Subventionsabbau.
- Überraschende **Stimmen zur Abschaffung des Dieselprivilegs** kommen von den Vorstandsvorsitzenden der **Volkswagen AG** (Welt 2020). Der **Mineralölwirtschaftsverband** (2021) setzt sich für eine CO₂-basierte Besteuerung von Benzin und Diesel ein, die aufgrund des höheren CO₂-Gehalts eine im Verhältnis zum Benzin höhere Besteuerung für Diesel implizieren würde.
- Gegen „einseitige Verteuerungen des Individualverkehrs“ positioniert sich traditionell der **Verband der Automobilindustrie (VDA)** (2019), obwohl Deutschland im europäischen Vergleich beim Pkw eher zu den Niedrigsteuerländern gehört (FÖS 2020d).

4 Wahlprogramme 2021: Wo stehen die Parteien?

Seit rund 30 Jahren läuft die politische Diskussion zum Abbau klima- und umweltschädlicher Subventionen in Deutschland und weltweit. In regelmäßigen Abständen werden Absichtserklärungen unterzeichnet, die den Abbau dieser Subventionen beschleunigen sollen (Ross u. a. 2017; UBA 2019). Zuletzt unterstrichen die **G7 im Juni 2021** (G7 2021) die Dringlichkeit (*“We recognise that inefficient fossil fuel subsidies encourage wasteful consumption, reduce energy security, impede investment in clean energy sources, and undermine efforts to deal with the threat of climate change”*) und bekräftigten erneut:

“We reaffirm our commitment to the elimination of inefficient fossil fuel subsidies by 2025 and encourage all countries to adopt this commitment.” (G7, 06/2021)

Im Juli 2021 stimmte das Europäische Parlament (2021) mehrheitlich für einen verbindlichen Abbau fossiler Subventionen bis 2025 und umweltschädlicher Subventionen bis 2027 – trotz der Gegenstimmen von CDU/CSU und FDP. Auf Ebene der Nationalstaaten, die den Abbau umsetzen müssten, wurden bislang aber kaum Fortschritte erzielt (IISD u. a. 2020). Es fehlt an konkreten Abbauplänen für die Umsetzung der Erklärungen. Die Bundesregierung erwähnt das Thema im Klimaschutzplan 2050, allerdings ohne Maßnahmen abzuleiten. Im Klimaschutzprogramm 2030 und im Klimaschutzgesetz fehlt es vollständig.

Im aktuellen Bundestagswahlkampf positionieren sich die deutschen Parteien bislang unterschiedlich (vgl. Tabelle 1). Allgemein sprechen sich **Grüne, SPD** und **Die Linke** für den Subventionsabbau aus (Bündnis 90/Die Grünen 2021; Die Linke 2021, SPD 2021). Bei der SPD fehlt jedoch jede Konkretisierung. Die **FDP** (2021) will „teure Subventionen streichen“. Gemeint sind damit aber nicht die Subventionen für Diesel, Kerosin etc., sondern die Förderung der E-Mobilität. Im Programmentwurf von **CDU/CSU** (2021) fehlt selbst eine allgemeine Absichtserklärung.

Energie

In den Wahlprogrammen findet sich zum Subventionsabbau im Energiebereich wenig. Einzig die **Linke** konkretisiert die Forderung zur Abschaffung ungerechtfertigter Industrievergünstigungen bei Stromsteuer, Energiesteuer, Netzentgelten, Emissionshandel und im EEG. Die

Grünen fordern, die Strompreisvergünstigungen im Gegenzug an die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen zu knüpfen. **CDU/CSU** und **SPD** betonen hingegen, dass ein wettbewerbsfähiger Industriestrompreis mit Blick auf die Wettbewerbssituation notwendig sei. Diese Aussagen stehen dem Subventionsabbau potenziell entgegen.

Verkehr










Die Programmentwürfe von **Grünen** und **Linken** enthalten konkrete Forderungen zum Abbau der klimaschädlichen Subventionen im Verkehr. Die Programme von **CDU/CSU, SPD** und **FDP** enthalten solche Forderungen nicht. Zum Teil sollen Subventionen sogar ausgeweitet werden. So sehen die Pläne von **CDU/CSU** eine zusätzliche Subventionierung des Straßenverkehrs vor (Sonderabschreibungen für E-Pkw und Ladesäulen) und die Luftverkehrsteuer soll reduziert werden, wenn beim Flug alternative Kraftstoffe zum Einsatz kommen. Die **FDP** fordert „einseitige Subventionen und Vorgaben“ im Verkehr zu beenden. Damit gemeint sind CO₂-Flottengrenzwerte und die Förderung von E-Autos. Klimaschutz soll allein über einen Europäischen Emissionshandel geregelt werden; „bestehende Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehr“ könnten dann „beendet werden“. Auch wird vorgeschlagen, die Luftverkehrsteuer komplett abzuschaffen, was die Steuerbegünstigungen des klimaschädlichen Luftverkehrs weiter ausweiten würde.

Landwirtschaft

Die nationalen Subventionen der Landwirtschaft (reduzierter Mehrwertsteuersatz auf tierische Lebensmittel, Energiesteuerbegünstigung Agrardiesel) werden von keiner Partei konkret angesprochen.

Lediglich die **Grünen** sprechen sich dafür aus, pflanzliche Alternativen steuerlich mit tierischen Milchprodukten gleichzustellen. In welche Richtung die Steuersätze angepasst werden sollen, bleibt aber unklar. Ansonsten beziehen sich die Forderungen der in erster Linie auf Reformen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) der EU. Entsprechende Textpassagen sind in Tabelle 1 wiedergegeben. Auffallend dabei sind die unterschiedlichen Betonungen der ökologischen, sozialen oder wettbewerblichen Aspekte und deren Gewichtung. Sie werden zum Teil in Konkurrenz zueinander gesehen und in sehr unterschiedlichen geographischen Dimensionen bewertet.

Tabelle 1: Abgleich der Wahlprogramme 2021 zum Abbau umwelt- und klimaschädlicher Subventionen

						
Allgemeine Forderung		Keine	„klima- und umweltschädliche Subventionen werden wir abbauen“	„Wir schaffen Anreize, streichen umweltschädliche Subventionen“	„Wir wollen natur- und umweltzerstörende Subventionen abbauen“	„teure Subventionen streichen“ (nur mit Blick auf E-Mobilität)
ENERGIE	 Industrie	Fortbestand (Betonung, dass ein wettbewerbsfähiger Industriestrompreis notwendig ist – keine weiteren Erläuterungen)	Fortbestand (Betonung, dass ein wettbewerbsfähiger Industriestrompreis notwendig ist – keine weiteren Erläuterungen)	Fortbestand mit Bedingungen (Strompreisvergünstigungen für Unternehmen im internationalen Wettbewerb sollen Energieeffizienzmaßnahmen geknüpft werden)	Abschaffung ungerechtfertigter Industrievergünstigungen bei Stromsteuer, Energiesteuer, Netzentgelten, Emissionshandel und im EEG	Keine
	 Straßenverkehr	Keine Forderungen (aber Ausweitung der Subvention im Straßenverkehr durch Sonderabschreibungen für Null-Emissions-Pkw und Ladesäulen für Taxiunternehmen, Fahr- und Lieferdienste)	Keine Konkretisierung der allgemeinen Forderung	Abbau von Diesel- und Dienstwagenprivileg	Abbau von Diesel- und Dienstwagenprivileg sowie Reform der Entfernungspauschale (Mobilitätsgeld)	Keine Forderungen (aber Abbau der Subventionen im Straßenverkehr durch Abschaffung der Kaufprämie für E-Autos)
VERKEHR	 Luftverkehr	Keine Forderungen (aber Ausweitung Subventionen im Luftverkehr durch Abschaffung der Luftverkehrssteuer bei Flügen mit Einsatz alternativer Kraftstoffe)	Keine Konkretisierung der allgemeinen Forderung	Erhebung von Kerosinsteuer, Mehrwertsteuer auf internationale Flüge sowie Ende von Finanzhilfen für Regionalflughäfen	Erhebung von Kerosinsteuer, Mehrwertsteuer auf internationale Flüge sowie Stilllegung von defizitären Regionalflughäfen	Keine Forderungen (aber Ausweitung Subventionen im Luftverkehr durch Abschaffung der Luftverkehrssteuer)
	 Tierische Lebensmittel	Keine	Keine Konkretisierung der allgemeinen Forderung	Der Preis pflanzlicher und tierischer Lebensmittel soll sich ökologisch und sozial darstellen (Umsetzung unklar).	Keine Konkretisierung der allgemeinen Forderung	Keine
LANDWIRTSCHAFT	GAP	„Uns ist wichtig, dass die GAP gleichzeitig einkommenswirksam bleibt. Wir werden kleine und mittlere Betriebe mit höheren Direktzahlungen für die ersten Hektare angemessen fördern und die Umweltmaßnahmen (Eco-Schemes und Agrarumweltprogramme) attraktiv ausgestalten.“	„Wir werden daher die Agrarförderung so ausrichten, dass eine umweltschonende Landwirtschaft im Wettbewerb mithalten kann.“	„Wir werden daher die Agrarförderung so ausrichten, dass eine umweltschonende Landwirtschaft im Wettbewerb mithalten kann.“	„Das System der EU-Agrar-Subventionen ist nicht nachhaltig, wir wollen Subventionen an sozialen und ökologischen Kriterien orientieren und nicht mehr an der Fläche.“	„Marktverzerrende Subventionen der EU insbesondere im Agrarbereich dürfen den Aufbau wettbewerbsfähiger Märkte in Afrika nicht untergraben.“

LITERATURVERZEICHNIS

- Agora Verkehrswende, Agora Energiewende (2019): Klimaschutz auf Kurs bringen: Wie eine CO₂-Bepreisung sozial ausgewogen wirkt. Berlin.
- Ansari, D., Holz, F. (2020): Between stranded assets and green transformation: Fossil fuel-producing developing countries towards 2055. In: World Development. Jg. 130, Nr. 104947. S. 1–17.
- appino (2019): Wie sehr stimmst du der Aussage zu? „Für den Klimaschutz sollte der Staat Flugpreise verteuern.“ Abrufbar unter: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1137234/umfrage/umfrage-zur-verteuerung-von-flugpreisen-aufgrund-des-klimaschutzes-im-dach-raum/>. Letzter Zugriff am: 22.6.2021.
- Bär, H., Jacob, K., Meyer, E., Schlegelmilch, K. (2011): Wege zum Abbau umweltschädlicher Subventionen. Abrufbar unter: http://www.foes.de/pdf/Studie_Subventionsabbau_fin.pdf. Letzter Zugriff am: 27.7.2015.
- BCG (2021): E-mobility as a job motor for Europe and Germany? Study approach and initial results. Abrufbar unter: <https://newforum.org/climate/klimawandel-schafft-deutschland-den-uebergang/>. Letzter Zugriff am: 2.6.2021.
- BCG, Agora Verkehrswende (2021): Automobile Arbeitswelt im Wandel: Jobeffekte in Deutschland bis 2030. Abrufbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/BCG-Jobstudie/2021-07-01_Automobile-Arbeitswelt-im-Wandel_Ergebnisfolien.pdf. Letzter Zugriff am: 9.7.2021.
- BCG, Prognos (2018): Klimapfade für Deutschland. Abrufbar unter: https://www.prognos.com/uploads/tx_at-wpubdb/20180118_BDI_Studie_Klimapfade_fuer_Deutschland_01.pdf. Letzter Zugriff am: 30.6.2021.
- BDL (2018): Wofür braucht es innerdeutschen Luftverkehr?. Abrufbar unter: <https://www.bdl.aero/de/publikation/wofuer-braucht-es-innerdeutschen-luftverkehr/>. Letzter Zugriff am: 20.7.2021.
- Blesse, S., Buhlmann, F., Elbert, S. (2020): Do People Really Want a Simple Tax System? Evidence on Preferences Towards Income Tax Simplification Deutsche wünschen sich ein einfacheres Steuersystem. In: Discussion Paper NO.19-058 | 07/2020. Abrufbar unter: <https://www.zew.de/presse/pressearchiv/deutsche-wuenschen-sich-ein-einfacheres-steuersystem>. Letzter Zugriff am: 15.6.2021.
- BMF (2019): Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2017 bis 2020 (27. Subventionsbericht). Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/2019-11-06-Subventionsbericht.pdf;jsessionid=F1096817C22F298F22BB79DDD7282789.delivery1-master?_blob=publicationFile&v=4. Letzter Zugriff am: 30.6.2021.
- BMU (2019): Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. Abrufbar unter: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/1679914/e01d6bd855f09bf05cf7498e06d0a3ff/2019-10-09-klima-massnahmen-data.pdf?download=1>. Letzter Zugriff am: 9.7.2021.
- BMU (2021a): Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Abrufbar unter: <https://www.bmu.de/gesetz/entwurf-eines-ersten-gesetzes-zur-aenderung-des-bundes-klimaschutzgesetzes/>. Letzter Zugriff am: 13.5.2021.
- BMU (2021b): 25 Jahre Umweltbewusstseinsforschung im Umweltressort - Langfristige Entwicklungen und aktuelle Ergebnisse. Abrufbar unter: <https://www.bmu.de/download/25-jahre-umweltbewusstseinsforschung-im-umweltressort/>. Letzter Zugriff am: 24.6.2021.
- Bündnis 90/Die Grünen (2021): Deutschland. Alles ist drin. Programmentwurf zur Bundestagswahl 2021. Abrufbar unter: https://cms.gruene.de/uploads/documents/2021_Wahlprogrammentwurf.pdf. Letzter Zugriff am: 17.5.2021.
- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können. Abrufbar unter: https://www.nabu.de/imperia/md/nabu/images/umwelt/verkehr/broschuere_buendnis_sozialvertr_gliche_mobilit_tswende.pdf. Letzter Zugriff am: 23.6.2021.

- CDU/CSU (2021): Das Programm für Stabilität und Erneuerung. Gemeinsam für ein modernes Deutschland. Abrufbar unter: <https://www.ein-guter-plan-fuer-deutschland.de/programm/Beschluss+Programm.pdf>. Letzter Zugriff am: 22.6.2021.
- Civey (2019): Die Deutschen sind bereit, die Pendlerpauschale zu opfern. Artikel vom: Welt 19.07.2019. Abrufbar unter: <https://www.welt.de/politik/article197109371/WELT-Trend-Mehrheit-der-Deutschen-befuerwortet-hoehere-Preise-fuer-Flugtickets.html>. Letzter Zugriff am: 22.6.2021.
- Civey (2021a): Finden Sie es eher richtig oder falsch, dass auf Kerosin im Flugverkehr derzeit keine Mineralölsteuer („Kerosinsteuer“) erhoben wird? Abrufbar unter: <https://civey.com/umfragen/5049/finden-sie-es-eher-richtig-oder-falsch-dass-auf-kerosin-im-flugverkehr-derzeit-keine-mineralolsteuer-kerosinsteuer-erhoben-wird>. Letzter Zugriff am: 22.6.2021.
- Civey (2021b): Benzinpreiserhöhung um 16 Cent ist bei Deutschen extrem unbeliebt. Artikel vom: SPIEGEL 02/06/2021. Abrufbar unter: <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/umfrage-hoeherer-spritpreis-ist-bei-deutschen-extrem-unbeliebt-a-bea968c6-6034-402e-b4f4-2cb1d0ae1776>. Letzter Zugriff am: 16.6.2021.
- Coady, D. (2019): Global Fossil Fuel Subsidies Remain Large: An Update Based on Country-Level Estimates. Abrufbar unter: <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2019/05/02/Global-Fossil-Fuel-Subsidies-Remain-Large-An-Update-Based-on-Country-Level-Estimates-46509>. Letzter Zugriff am: 18.3.2020.
- Compensation-Online (2019): Firmenwagenmonitor 2019 – eine empirische Untersuchung über die Verbreitung von Firmenwagen in deutschen Unternehmen. Abrufbar unter: <https://www.compensation-partner.de/downloads/firmenwagenmonitor-2019-studie.pdf>. Letzter Zugriff am: 7.10.2020.
- Destatis (2017): Pendeln in Deutschland: 68 % nutzen Auto für Arbeitsweg. Abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/im-Fokus-Pendler.html>. Letzter Zugriff am: 16.2.2021.
- Die Linke (2021): Zeit zu handeln: Für soziale Sicherheit, Frieden und Klimagerechtigkeit!. Abrufbar unter: https://www.die-linke.de/fileadmin/download/wahlen2021/BTWP21_Entwurf_Vorsitzende.pdf. Letzter Zugriff am: 17.5.2021.
- dimap (2019): Großteil der Bevölkerung befürwortet CO₂-Bepreisung. Abrufbar unter: <https://german-watch.org/de/16543>. Letzter Zugriff am: 22.6.2021.
- EIB (2020): Umfrage der EIB zum Klimawandel 2019–2020 (3/3) (3/3). Abrufbar unter: <https://www.eib.org/de/surveys/2nd-climate-survey/climate-action-and-policy-solutions.htm#>. Letzter Zugriff am: 15.6.2021.
- Europäisches Parlament (2021): EU environmental policy to 2030: a systemic change. Abrufbar unter: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20210701STO07544/eu-environmental-policy-to-2030-a-systemic-change>. Letzter Zugriff am: 20.7.2021.
- FDP (2021): Nie gab es mehr zu tun. Programmentwurf der Freien Demokraten zur Bundestagswahl 2021. Abrufbar unter: <https://www.fdp.de/sites/default/files/import/2021-04/110463-programmentwurf-nie-gab-es-mehr-zu-tun-2.pdf>. Letzter Zugriff am: 21.5.2021.
- FES (2020): Jobwende: Effekte der Energiewende auf Arbeit und Beschäftigung. Abrufbar unter: <http://library.fes.de/pdf-files/fes/15696-20200318.pdf>. Letzter Zugriff am: 11.12.2020.
- FiFo, FÖS, Klinski, S. (2011): Steuerliche Behandlung von Firmenwagen – Analyse von Handlungsoptionen zur Novellierung. Abrufbar unter: http://www.foes.de/pdf/2011_Firmenwagenbesteuerung_lang.pdf. Letzter Zugriff am: 23.3.2016.
- Flack, O., Czernich, N., Koenen, J. (2021): Effects of the Increased Production of Electric Vehicles on Employment in Germany. Abrufbar unter: <https://www.ifo.de/en/publikationen/2021/monograph-authorship/effects-increased-production-electric-vehicles-employment>. Letzter Zugriff am: 2.6.2021.
- forsa (2021): Verbrauchermeinungen zu Nachhaltigkeit in der Lebensmittelproduktion. Abrufbar unter: https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2021/01/22/21-01-15_veroeffentlichung_verbrauchermeinungen_zu_nachhaltigkeit_in_der_lebensmittelproduktion.pdf. Letzter Zugriff am: 30.6.2021.

- FÖS (2017): Subventionen für fossile Energien in Deutschland – Beitrag für eine transparente Berichterstattung im Rahmen der G20. Abrufbar unter: <http://www.foes.de/pdf/2017-05-FOES-Studie-Subventionen-fossile-Energien-Deutschland.pdf>. Letzter Zugriff am: 11.8.2017.
- FÖS, Öko-Institut, GWS (2019): Reform und Harmonisierung der unternehmensbezogenen Ausnahmeregelungen im Energiebereich. Im Auftrag des Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB). Forschungskennzahl 3713 14 104. Abrufbar unter: <http://www.foes.de/pdf/2019-03-FOES-UBA-unternehmensbezogene-Ausnahmeregelungen-Energiepreise.pdf>. Letzter Zugriff am: 30.6.2021.
- FÖS (2019a): Subventionen im Flugverkehr und ihre Auswirkungen auf den Ticketpreis. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2019/2019-11_FOES-Policy-Brief_Subvention-Flugverkehr.pdf. Letzter Zugriff am: 22.6.2021.
- FÖS (2019b): Elektroautos und Verbrenner im Gesamtkostenvergleich. Abrufbar unter: http://www.foes.de/pdf/2019-12_FOES_Autovergleich.pdf. Letzter Zugriff am: 17.3.2021.
- FÖS (2020a): 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. Letzter Zugriff am: 26.11.2020.
- FÖS (2020b): Umdenken! Industrieausnahmen reformieren, Innovationen fördern, Klimaneutralität ermöglichen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2020/2020-09_FOES_Umdenken_Subventionen.pdf. Letzter Zugriff am: 28.10.2020.
- FÖS (2020c): Umlenken! Subventionen abbauen, Strukturwandel gestalten, Klima schützen. In: WISO Diskurs 10/20. S. 1–24.
- FÖS (2020d): Bewertung des Entwurfs der Bundesregierung zur Reform der Kfz-Steuer. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2020/2020-09_FOES_Kfz-Steuerreform.pdf. Letzter Zugriff am: 23.4.2021.
- FÖS (2020e): Reformvorschlag Kfz-Steuer: Wie eine Zulassungssteuer Klimaschutz im Verkehr voranbringen kann. Abrufbar unter: (FÖS 2020): https://foes.de/publikationen/2020/2020-03_FOES_Reform-Kfz-Steuer.pdf. Letzter Zugriff am: 11.6.2020.
- FÖS (2020f): Tierwohl fördern, Klima schützen: Wie eine Steuer auf Fleisch eine Wende in der Nutztierhaltung einleiten und Anreize für umweltschonenden Konsum liefern kann. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2020/2020-01_FOES_Tierwohl-foerdern-Klima-schuetzen.pdf. Letzter Zugriff am: 11.12.2020.
- 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. Letzter Zugriff am: 2.3.2021.
- FÖS (n.V.): Das Dienstwagenprivileg: umweltschädliche Subvention mit regressiver Verteilungswirkung.
- FÖS, GWS (2016): Reform und Abbau umweltschädlicher Subventionen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2016/2016-04_FOES-GWS_Abbau-umweltschaedlicher-Subventionen_Endbericht.pdf. Letzter Zugriff am: 11.6.2021.
- FÖS, IKEM (2016): Umweltwirkungen von Diesel im Vergleich zu anderen Kraftstoffen. Bewertung der externen Kosten der Dieselschadstoffe im Vergleich zu anderen Kraftstoffen und Antrieben. Abrufbar unter: <http://www.foes.de/pdf/2016-05-FOES-IKEM-Studie-Umweltwirkungen-Diesel.pdf>. Letzter Zugriff am: 29.6.2016.
- G7 (2021): G7 Climate and Environment: Ministers' Communiqué, London, 21 May 2021. Abrufbar unter: <https://www.gov.uk/government/publications/g7-climate-and-environment-ministers-meeting-may-2021-communicue/g7-climate-and-environment-ministers-communicue-london-21-may-2021>. Letzter Zugriff am: 9.7.2021.
- Gössling, S., Humpe, A. (2020): The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. In: Global Environmental Change. Jg. 65, S. 102194.

- Grubb, M., Hourcade, J. C., Neuhoff, K. (2013): Planetary economics: energy, climate change and the three domains of sustainable development. New York.
- 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. Letzter Zugriff am: 19.11.2014.
- Held, B. (2019): Einkommensspezifische Energieverbräuche privater Haushalte. Eine Berechnung auf Basis der Einkommens- und Verbrauchstichprobe. In: WISTA Wirtschaft und Statistik 02/2019. Abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Methoden/WISTA-Wirtschaft-und-Statistik/2019/02/einkommensspezifische-energieverbraeuche-022019.pdf>. Letzter Zugriff am: 13.6.2019.
- Hermann, F., Beinbauer, W., Borrmann, D., Hertwig, M., Mack, J., Potinecke, T., Praeg, C.-P., Rally, P. (2020): Beschäftigung 2030: Auswirkungen von Elektromobilität und Digitalisierung auf die Qualität und Quantität der Beschäftigung bei Volkswagen; Abschlussbericht. Abrufbar unter: <http://publica.fraunhofer.de/documents/N-615480.html>. Letzter Zugriff am: 2.6.2021.
- IAB (2020): Das Klimaschutzprogramm 2030 Effekte auf Wirtschaft und Erwerbstätigkeit durch das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung. In: IAB-Discussion Paper 2/2020. S. 1-47.
- IASS (2021): Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2021. Abrufbar unter: <https://snb.ariadneprojekt.de/sites/default/files/medien/dokumente/barometer-booklet-2021.pdf>. Letzter Zugriff am: 23.7.2021.
- IISD, ODI, OCI (2020): Doubling Back and Doubling Down: G20 scorecard on fossil fuel funding. Abrufbar unter: <https://www.iisd.org/system/files/2020-11/g20-scorecard-report.pdf>. Letzter Zugriff am: 11.5.2021.
- infas (2017): Mobilität in Tabellen (MiT 2017). Abrufbar unter: <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/mit/>. Letzter Zugriff am: 30.6.2021.
- infratest, dimap (2019): 23 Prozent wollen weniger fliegen. Abrufbar unter: <https://www.tagesschau.de/inland/deutschlandtrend/deutschlandtrend-1735.html>. Letzter Zugriff am: 29.6.2021.
- Initiative Nachhaltige Finanzreform, FÖS (2017): Deutschland zukunftsfähig machen: Umweltschädliche Subventionen abbauen. Abrufbar unter: <http://www.nachhaltige-finanzreform.de/fileadmin/downloads/2017-09-INF-Kurzdosier-Subventionen.pdf>. Letzter Zugriff am: 11.5.2021.
- Kletzan-Slamanig, D., Köppl, A. (2016): Umweltschädliche Subventionen in den Bereichen Energie und Verkehr. In: WIFO-Monatsberichte. Jg. 89, Nr. 8. S. 605-615.
- Klima-Allianz Deutschland (2016): Klimaschutzplan 2050 der deutschen Zivilgesellschaft. Abrufbar unter: https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/klimawandel/klimawandel_klimaschutzplan_2050.pdf. Letzter Zugriff am: 25.4.2019.
- Leprich, U., FÖS (2019): Umsetzung einer wirtschaftsverträglichen CO2-Bepreisung in Deutschland für den ETS- und den Nicht-ETS-Bereich. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2019/2019-10_Leprich-FOES_Wirtschaftsvertraegliche-CO2-Bepreisung.pdf. Letzter Zugriff am: 18.2.2021.
- Mineralölwirtschaftsverband (2021): Contra: Diesel anders statt höher besteuern. Abrufbar unter: <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/contra-diesel-anders-statt-hoehere-besteuern>. Letzter Zugriff am: 23.6.2021.
- Öko-Institut, Fraunhofer ISI, IREES (2020): Abschätzung der Treibhausgasminderungswirkung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung. UBA Climate Change 33/2020. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/abschaetzung_treibhausgasminderungswirkung_klimaschutzprogramms2030_der_bundesregierung_final.pdf. Letzter Zugriff am: 28.10.2020.
- Öko-Institut (2020): Impulse für mehr Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit in der Verkehrspolitik. Abrufbar unter: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-_studie_impulse_f_r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr_glichkeit_in_der_verkehrspolitik.pdf. Letzter Zugriff am: 1.12.2020.

- Pahle, M., Sommer, S., Mattauch, L. (2021): Wie Fairness die öffentliche Zustimmung zur CO₂-Bepreisung beeinflusst. In: ifo Schnelldienst. Jg. 6 2021, Abrufbar unter: <https://www.ifo.de/DocDL/sd-2021-06-energiewende-verteilungs-wirkungen.pdf>. Letzter Zugriff am: 24.6.2021.
- Ross, M. L., Hazlett, C., Mahdavi, P. (2017): Global progress and backsliding on gasoline taxes and subsidies. In: Nature Energy. Nr. 2. S. 1-6.
- Skovgaard, J. (2017): The devil lies in the definition: competing approaches to fossil fuel subsidies at the IMF and the OECD. In: International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics. Jg. 17, S. 341-353.
- SPD (2021): Das Zukunftsprogramm der SPD. Wofür wir stehen. Was uns antreibt. Wonach wir streben. Abrufbar unter: <https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschluesse/Programm/SPD-Zukunftsprogramm.pdf>. Letzter Zugriff am: 17.5.2021.
- Stern, N. (2008): The Economics of Climate Change. In: The American Economic Review. Jg. 98, Nr. 2. S. 1-37.
- UBA (2016): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf. Letzter Zugriff am: 12.3.2018.
- UBA (2019): Umweltschädliche Subventionen. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/wirtschaft-umwelt/umweltschaedliche-subventionen>. Letzter Zugriff am: 25.5.2021.
- Verband der Automobilindustrie (2019): Internationaler, sektorübergreifender Emissionshandel bietet größte Chancen zur CO₂-Reduzierung. Abrufbar unter: <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20190710-VDA-Internationaler-sektoruebergreifender-Emissionshandel-bietet-groesste-Chancen-zur-CO2-Reduzierung.html>. Letzter Zugriff am: 23.6.2021.
- Welt (2020): VW-Chef Diess hält Diesel-Preis für zu niedrig. Abrufbar unter: <https://www.welt.de/wirtschaft/article216111174/Klimaschutz-VW-Chef-Diess-haelt-Diesel-Preis-fuer-zu-niedrig.html>. Letzter Zugriff am: 23.6.2021.
- YouGov (2020): Ältere lehnen Einführung einer CO₂-Steuer häufiger ab als Jüngere. Abrufbar unter: <https://yougov.de/news/2020/06/22/altere-lehnen-einfuehrung-einer-co2-steuer-haefiger/>. Letzter Zugriff am: 22.6.2021.

IMPRESSUM

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)
Geschäftsführerin: Carolin Schenuit

BILDNACHWEISE

Foto Titelseite: Kevin Hackert ([CC BY-NC 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/))

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

ANHANG: ZEHN KLIMASCHÄDLICHE SUBVENTIONEN IM FOKUS (FÖS 2020A, 2021)

Energiesteuerbegünstigung für die Stromerzeugung

- **Sektor:** Energie
- **Subventionsvolumen:** 1,8 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 37 – 76 Mio. t CO₂
- **Abbau:** bis 2023

Werden Kohle, Öl und Gas für die Stromerzeugung verwendet, sind sie bisher von der Energiesteuer befreit. Voraussetzung dafür ist eine elektrische Nennleistung von mehr als zwei Megawatt. Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) können ebenfalls entlastet werden, wenn deren Monats- und Jahresnutzungsgrad mindestens 70 % beträgt. Diese Steuerbegünstigung wird zur Vermeidung der Doppelbesteuerung bei der Stromerzeugung gewährt (FÖS 2017; FÖS 2020a).




Reformoptionen


- Einheitliche Energiebesteuerung nach CO₂-Kriterien: mit einem CO₂-Preis in Höhe von 30 €/t CO₂ auf alle fossilen Brennstoffe würde eine Vereinheitlichung der Energiesteuer erreicht und die Subvention abgebaut werden. Die alleinige Aufhebung der Energiesteuerbegünstigung ohne Anpassung der Steuersätze ist möglich, aber nicht empfehlenswert. Sie würde zu einer einseitigen Verteuerung von Erdgas führen, da die Kohlenutzung einer geringen Energiebesteuerung unterliegen würde.
- Mit der Abschaffung der Energiesteuerbefreiung könnte zugleich ein Mindestpreis für CO₂-Emissionen im Stromsektor umgesetzt werden, wenn die Kosten für CO₂-Zertifikate im EU-ETS mit der Steuerlast verrechnet würden (Leprich/FÖS 2019).

Optionale Begleitmaßnahmen

- Senkung der EEG-Umlage: Einnahmen aus dem Subventionsabbau können dem EEG-Konto zugeführt und die EEG-Umlage somit abgesenkt werden
- Pro-Kopf-Rückerstattung: Durch eine Pauschale könnten (einkommensschwache) Haushalte mit unterdurchschnittlichem Energieverbrauch (über-)kompensiert werden

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Regressive Verteilungswirkung 
- Geringe Betroffenheit der ärmsten 10 % 
- Moderater Beitrag der reichsten 20 % 

Gesamtbewertung 

Strompreisvergünstigungen Industrie

- **Sektor:** Energie
- **Subventionsvolumen:** 12,4 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 9,4 – 10,6 Mio. t CO₂
- **Abbau:** stufenweise bis 2025

Es gelten Ausnahmen für die Industrie, die geringere Abgaben und Umlagen auf den Strompreis entrichten muss als andere Verbrauchergruppen (FÖS 2020b). Von den Ausnahmeregelungen profitieren Unternehmen zahlreicher Branchen (z. B. Land- und Forstwirtschaft, Bergbau, Papierindustrie, chemische Industrie, Stahl- und Metallindustrie, Glas und Keramik, Herstellung von Baustoffen):

- Besondere Ausgleichsregelung des EEG
- Eigenstromprivileg des EEG
- Spitzenausgleich Stromsteuer
- Stromsteuervergünstigungen für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft
- Stromsteuerbefreiung für bestimmte Verfahren und Prozesse




Reformoptionen

- Vereinheitlichung der Ausnahmeregelungen und Entlastungen für Unternehmen, die nachweislich im internationalen Wettbewerb stehen (z. B. Abstufung nach Handels-, Energie- und Stromintensität, FÖS u. a. 2019; FÖS 2020b).

Optionale Begleitmaßnahmen













- Förderung von Maßnahmen zur Steigerung der Stromeffizienz: Carbon Contracts for Difference, Innovationsförderung, Innovationszuschüsse (FÖS 2020b).

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Progressive Verteilungswirkung 
- Keine Betroffenheit der ärmsten 10 % 
- Moderater Beitrag der reichsten 20 % 



Gesamtbewertung

Legende	 progressiv	 >40 %	 <0 Euro p.P. & Jahr
	 neutral oder progressiv/regressiv	 >25 %	 <20 Euro p.P. & Jahr
	 regressiv	 15-25 %	 <50 Euro p.P. & Jahr
	 regressiv	 <15 %	 ≥50 Euro p.P. & Jahr

Energiesteuervergünstigungen Industrie

- **Sektor:** Energie
- **Subventionsvolumen:** 1,1 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 0,8 Mio. t CO₂
- **Abbau:** stufenweise bis 2025

Zur Wahrung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit gelten verschiedene Vergünstigungen bei der Energiesteuer für die Industrie. Dies gilt z.B. für Hersteller von Glas(-waren), keramischen Erzeugnissen, Zement, Kalk, in der Metallherzeugung und -bearbeitung sowie für chemische Reduktionsverfahren. Auch bestimmte Energieerzeugnisse und deren Einsatz können von der Energiesteuer befreit sein:

- Energiesteuerbefreiung für bestimmte Verfahren und Prozesse
- Herstellerprivileg
- Spitzenausgleich bei der Energiesteuer
- Energiesteuervergünstigungen für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft

Reformoptionen

- Abschaffung der Energiesteuervergünstigung für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft (§54 EnergieStG) als Sofortmaßnahme
- Vereinheitlichung aller Ausnahmeregeln und Entlastungen für Unternehmen die nachweislich im internationalen Wettbewerb stehen (z. B. Abstufung nach Handels-, Energieintensität, FÖS u. a. 2019; FÖS 2020b)

Optionale Begleitmaßnahmen

- Nicht vorgesehen

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Neutrale Verteilungswirkung ●●●○
- Geringe Betroffenheit der ärmsten 10 % ●●●○
- Finanzieller Beitrag der reichsten 20 % N/A

Gesamtbewertung ●●●○

Verringerter Energiesteuersatz auf Diesel

- **Sektor:** Verkehr
- **Subventionsvolumen:** 8,2 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 3,7 Mio. t CO₂
- **Abbau:** stufenweise bis 2025

Der Energiesteuersatz auf Diesel (47,04 ct/l) ist trotz des höheren Energie- und CO₂-Gehalts des Kraftstoffs niedriger als der des Benzins (65,45 ct/l). Damit verzerrt die Subvention die Kauf- und Mobilitätsentscheidungen nicht nur zwischen Diesel und Benzinern, sondern auch zu Ungunsten klimaschonender Alternativen (Fahrzeugwahl, Verkehrsmittelwahl, Fahrverhalten etc.). Für den Ausgleich zwischen Diesel und Benzinern ist der Kfz-Steuersatz für Diesel-Pkw zwar höher. Bei der Gesamtkostenbetrachtung eines Pkw spielt die Energiesteuer am Ende allerdings eine wichtigere Rolle (FÖS 2019b).

Reformoptionen

- Energiesteuersatz für Dieselkraftstoff wird auf denjenigen für Benzin angehoben
- Kraftstoffbesteuerung auf Basis des CO₂-, bzw. Energiegehalts („Äquivalenzprinzip“)

Optionale Begleitmaßnahmen

- Kfz-Steuerreform: Die höheren Kfz-Steuersätze für Diesel sollten mit Abbau der Subvention an die Sätze für Benzinfahrzeuge angeglichen werden. Aktuell sollen die höheren Sätze den Vorteil in der Energiesteuer ausgleichen. Mit Blick auf die Klimawirkung kann die Kfz-Steuer insgesamt verbessert werden (FÖS 2020e).

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Progressive Verteilungswirkung ●●●●
- Geringe Betroffenheit der ärmsten 10 % ●●●○
- Hoher Beitrag der reichsten 20 % ●●●○

Gesamtbewertung ●●●○

Entfernungspauschale

- **Sektor:** Verkehr
- **Subventionsvolumen:** 4,0 – 5,6 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 4,3 – 4,9 Mio. t CO₂
- **Abbau:** ab 2022

Arbeitnehmer*innen können ihre Wegekosten unabhängig vom Verkehrsmittel mit 30 ct je Kilometer in der Einkommensteuererklärung geltend machen. Laut Statistischem Bundesamt (Destatis 2017) nutzten im Jahr 2016 68 % der Berufspendler*innen das Auto (ÖPNV: 14 %). Von der Entfernungspauschale profitiert also primär der Pkw als Verkehrsmittel. Im Rahmen des Klimaschutzprogramms soll die Pauschale ab dem 21. Entfernungskilometer als soziale Kompensationsmaßnahme erhöht werden. Geringverdienende, die keine Einkommensteuern zahlen und daher keine Wegekosten absetzen können, soll stattdessen eine „Mobilitätsprämie“ in Höhe von 14 % der Entfernungspauschale erhalten.

Reformoptionen

- Vollständiger Abschaffung der Subvention
- Absetzbarkeit von Werbungskosten an Verkehrsmittelwahl binden
- Einführung von einem „einkommensunabhängigen Mobilitätsgeld“ (Agora Verkehrswende/Agora Energiewende 2019)

Optionale Begleitmaßnahmen

- Ergänzung der Reform um eine Härtefallregelung: Entlastung insbes. Einkommensschwacher Haushalte, indem der Werbungskostenpauschalbetrag erhöht wird oder Wegekosten als außergewöhnliche Belastung steuerlich absetzbar bleiben
- Allgemeine Anhebung Werbungskostenpauschale: Höherer jährlicher Betrag, der bei der Ermittlung der zu zahlenden Einkommenssteuer pauschal vom Einkommen abgezogen wird

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Progressive Verteilungswirkung ●●●●
- Moderate Betroffenheit der ärmsten 10 % ●●○○
- Hoher Beitrag der reichsten 20 % ●●●○

Gesamtbewertung ●●●○

Dienstwagenprivileg

- **Sektor:** Verkehr
- **Subventionsvolumen:** 4,4 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 1,9 – 5,8 Mio. t CO₂
- **Abbau:** ab 2022

Die private Nutzung eines gewerblich zugelassenen Fahrzeugs wird steuerlich entlastet. Statt dem tatsächlichen privaten Nutzungsanteil als Besteuerungsgrundlage (Fahrtenbuchmethode) kann eine pauschale Besteuerung in Höhe von 1 % des Bruttolistenpreises pro Monat gewählt werden. Mit der pauschalen Regelung werden aber durchschnittlich weniger als 40 % des tatsächlichen Vorteils ausgeglichen (Harding 2014). Daher vergünstigt sie die Nutzung von Dienstwagen gegenüber privat angeschafften Fahrzeugen und senkt Sozialversicherungsbeiträge sowie Lohnsteuer. Die Subvention setzt Anreize zum Neuwagenkauf und zur ausgedehnten Nutzung und verzerrt die Verkehrsmittelwahl (FiFo u. a. 2011).

Reformoptionen

- Vollständiger Abbau der Subvention durch Steuerneutralität zwischen Dienstwagen und Privat-Pkw (Anhebung Pauschalsatz/Reform 1%-Methode)
- Integration einer CO₂-Komponente in die Dienstwagenbesteuerung nach Vorbild der EU-Nachbarn (z. B. Belgien, Luxemburg, UK)
- Elektronische/automatisierte Ermittlung der privaten Fahrleistung zur Berechnung des tatsächlichen geldwerten Vorteils
- Ermittlung des geldwerten Vorteils auf Grundlage von Kauf- statt Bruttolistenpreis (Anreize zum Gebrauchtwagenkauf nach Vorbild Dänemark & Tschechien)

Optionale Begleitmaßnahmen

- Nicht vorgesehen

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Progressive Verteilungswirkung ●●●●
- Geringe Betroffenheit der ärmsten 10 % ●●●○
- Sehr hoher Beitrag der reichsten 20 % ●●●●

Gesamtbewertung ●●●○

Energiesteuerbefreiung für Kerosin

- **Sektor:** Verkehr
- **Subventionsvolumen:** 8,3 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 25,9 Mio. t CO₂
- **Abbau:** stufenweise bis 2030

Energieerzeugnisse, die im inländischen und internationalen Flugverkehr für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen verwendet werden, sind steuerfrei. Die Energiesteuerbefreiung für Kerosin stellt eine erhebliche Subvention des Luftverkehrs gegenüber anderen Mobilitätsformen dar, die sich auf ca. 8,26 Mrd. Euro pro Jahr summiert. Unter die Subvention fällt zusätzlich auch das im Inland abgesetzte Kerosin, das bei Flügen zu ausländischen Zielen verwendet wird und aufgrund internationaler Abkommen steuerfrei ist (UBA 2016).

Reformoptionen

- EU-Mindeststeuersatz auf Kerosin (33 ct/l) für Inlandsflüge erheben und bis 2025 auf den Regelsteuersatz anheben (65,45 ct/l)
- Bilaterale Abkommen mit EU-Nachbarn, um Kerosin auf innereuropäischen Flügen zu besteuern
- EU-weite und internationale Kerosinbesteuerung bis spätestens 2030

Optionale Begleitmaßnahmen

- Nicht vorgesehen

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Neutrale Verteilungswirkung ●●●○
- Moderate Betroffenheit der ärmsten 10 % ●●○○
- Sehr hoher Beitrag der reichsten 20 % ●●●●

Gesamtbewertung ●●●○

Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flugverkehr

- **Sektor:** Verkehr
- **Subventionsvolumen:** 4,2 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 7,3 Mio. t CO₂
- **Abbau:** bis 2030

Der grenzüberschreitende gewerbliche Flugverkehr ist in Deutschland (und der EU), anders als der inländische Flugverkehr, von der Mehrwertsteuer befreit. Dadurch kommt es zu einer wettbewerbsverzerrenden Begünstigung des Flugverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern und Reisemitteln (FÖS 2021).

Reformoptionen

- Vollständiger Subventionsabbau über Änderung der EU-Mehrwertsteuerrichtlinie. Die Mehrwertsteuer wird auf alle nationalen und internationalen Flüge erhoben
- Vollständiger Subventionsabbau über stufenweise Erhöhung der Luftverkehrssteuer (optional: Differenzierung nach Lärm- und Klimaemissionen der eingesetzten Flugzeuge)

Optionale Begleitmaßnahmen

- Spreizung der Luftverkehrssteuer nach Klassen: Business- und First-Class-Plätze nehmen mehr Platz in Anspruch und haben somit einen größeren Anteil an den Flugemissionen als Plätze in der Economy-Class (Bär u. a. 2011). Mehrbelastungen für einkommensschwache Haushalte, die in der Economy-Class reisen, könnten somit ausgeglichen werden.

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Neutrale Verteilungswirkung ●●●○
- Geringe Betroffenheit der ärmsten 10 % ●●●○
- Sehr hoher Beitrag der reichsten 20 % ●●●●

Gesamtbewertung ●●●○

Reduzierter Mehrwertsteuersatz auf tierische Produkte

- **Sektor:** Landwirtschaft
- **Subventionsvolumen:** Mind. 5,2 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 1,8 bis 6,3 Mio. t CO₂
- **Abbau:** bis 2023

Bis auf wenige Ausnahmen werden Lebensmittel tierischen Ursprungs mit dem reduzierten Mehrwertsteuersatz von 7 % (2020 temporär 5 %) belegt. Historisch war diese Regelung sozialpolitisch legitimiert, damit alle Personen Zugang zu Fleisch- und Milchwaren haben. Mittlerweile konsumieren Deutsche etwa zwei bis viermal so viel Fleisch, wie von der Deutschen Gesellschaft für Ernährung empfohlen (FÖS 2020f). Folglich ist die indirekte Förderung dieser Lebensmittelgruppen heute nicht mehr zu rechtfertigen. Ihr Abbau könnte Anreize für eine stärker pflanzenbasierte Ernährung setzen (FÖS 2021).

Reformoptionen

- Angleichung des Mehrwertsteuersatzes auf den Regelsteuersatz (im Rahmen der EU-VAT-Richtlinie)

Optionale Begleitmaßnahmen

- Transfergeleistungen zur Kompensation der erhöhten Lebensmittelkosten: Finanzieller Ausgleich für Beziehende*innen von ALG II, Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung, Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz und Hilfen zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen
- Kostenlose Essensangebote für Bedürftige: Mittagessen für Schülerinnen und Schüler deren Eltern z. B. ALG II beziehen oder Belieferung von Senior*innen in Grundsicherung mit frischen Mahlzeiten
- Kochkurse für Schüler*innen und werdende Eltern: Bildungsangebot zu den Themen fleischarme(-freie), gesunde, vielfältige und günstige Ernährung
- Förderung von biologischen Lebensmitteln in öffentlichen Kantinen
- Absenken der Mehrwertsteuer auf Obst und Gemüse auf 5 %

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Regressive Verteilungswirkung ●○○○
- Starke Betroffenheit der ärmsten 10 % ●○○○
- Finanzieller Beitrag der reichsten 20 % N/A

Gesamtbewertung ●○○○

Energiesteuervergünstigung Agrardiesel

- **Sektor:** Landwirtschaft
- **Subventionsvolumen:** 0,5 Mrd. Euro/Jahr
- **CO₂-Einsparpotenzial:** 0,1 - 0,5 Mio. t CO₂
- **Abbau:** bis 2023

Land- und Forstwirtschaftlichen Betrieben werden 21,48 Cent (45,7 %) der Energiesteuer erstattet, wenn sie Agrardiesel für Ackerschlepper, standfeste oder bewegliche Arbeitsmaschinen und Motoren sowie Sonderfahrzeuge einsetzen (§ 57 EnergieStG). Die Steuervergünstigung wird mit Wettbewerbsnachteilen legitimiert, die deutsche Landwirte der ausländischen Konkurrenz hätten (UBA 2016). Das BMF (2019) schätzt das Subventionsvolumen für die Energiesteuervergünstigung von Agrardiesel auf rund 450 Mio. Euro pro Jahr.

Reformoptionen

- Angleichen des Energiesteuersatz auf Agrardiesel an den Regelsteuersatz

Optionale Begleitmaßnahmen

- Förderung ökologischer Investitionen im Agrarsektor: z. B. Erwerb effizienter und leichterer Landmaschinen

Sozialverträglichkeit des Subventionsabbaus

- Neutrale Verteilungswirkung ●●○○
- Geringe Betroffenheit der ärmsten 10 % ●●●○
- Finanzieller Beitrag der reichsten 20 % N/A

Gesamtbewertung ●●○○