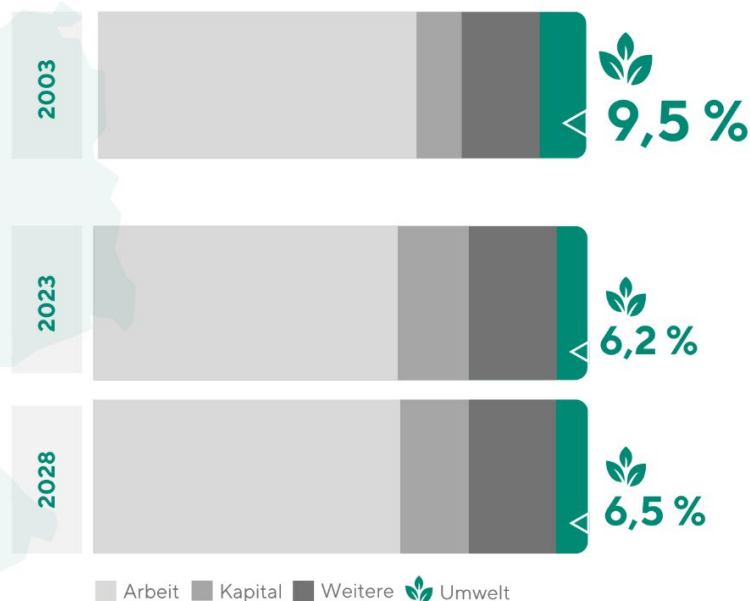


Woher der Staat sein Geld bekommt



FINANZPOLITIK FÜR DIE ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT (2/2024)

Die Inflation macht alles teurer - nur der Umweltverbrauch wird günstiger

Analyse der Daten der 165. Steuerschätzung

Machen Umweltsteuern alles immer teurer? Nein, tatsächlich sind die Einnahmen aus umweltbezogenen Steuern, Abgaben und Gebühren inflationsbereinigt heute 18 % niedriger als 2003. Der Anteil der Umwelteinnahmen an den öffentlichen Einnahmen ist in den letzten zwei Jahrzehnten von 9,5 % auf 6,2 % gesunken. Lkw-Maut und CO₂-Preis stabilisieren die Einnahmen in den nächsten Jahren, ändern aber den Trend voraussichtlich nicht. Verschiedene Elemente einer zukunftsfähigen Klima-Finanzpolitik sollten schnellstmöglich umgesetzt werden, um diese Schieflage zu korrigieren sowie fiskalische und ökologische Ziele besser zu verbinden.

Von Holger Bär, Swantje Fiedler und Matthias Runkel

Hintergrund: Umweltsteuern und andere ökonomische Instrumente sind in einer **ökologisch-sozialen Marktwirtschaft** unerlässlich, um Marktversagen zu korrigieren, gesellschaftliche Umweltziele zu erreichen und dem Wettbewerb eine Richtung zu geben. Ihnen kommt sowohl eine **Lenkungs- als auch eine Finanzierungsaufgabe** zu. Dieser Policy Brief gibt einen Überblick über unsere **zentralen Beobachtungen und Empfehlungen** aus der Auswertung der Daten der 165. Steuerschätzung (BMF 2023a). Für

eine ausführlichere Beschreibung der Methodik siehe FÖS (2019).

Struktur: In Kapitel 1 stellen wir diese Entwicklung auf Basis der aktuellen Daten dar. In Kapitel 2 erklären wir die Gründe für den Rückgang der Energiesteuereinnahmen und des Anteils der Umwelteinnahmen an der öffentlichen Finanzierung. Kapitel 3 skizziert Handlungsempfehlungen zur **Fortentwicklung des Steuer- und Abgabensystems**, welche die fiskalischen und ökologischen Ziele verbindet.

Vier Beobachtungen

1. Entgegen dem Mythos, der Umwelt- und Klimaschutz mache „alles teurer“, ist der **Anteil der Einnahmen aus Umweltsteuern, Abgaben und Gebühren** (im Folgenden **Umwelteinahmen**) an den öffentlichen Gesamteinnahmen seit zwei Jahrzehnten **rückläufig**: Im Zeitraum 2003 bis 2023 sank er von 9,5 % auf 6,2 % (siehe Kapitel 1).
2. **Die Inflation** ist ein zentraler Grund für den sinkenden Anteil der Umwelteinahmen. Inflationbereinigt sind die Einnahmen seit 2003 um 18 % gefallen (-23 Mrd. Euro). Viele Steuersätze sind **seit 2003** unverändert und haben seitdem **an realem Wert** und damit auch **an Lenkungswirkung verloren**. Das gilt in besonderem Ausmaß für die Energiesteuer (siehe Kapitel 1.1).
3. Klassische Umweltsteuern wurden durch **neue Instrumente** (Gebühren, Emissionshandelssysteme und andere ökonomische Instrumente) ergänzt. Die Einnahmen aus Lkw-Maut, CO₂-Bepreisung etc. stellen aber **noch keine Trendwende** dar und bremsen den Rückgang der Umwelteinahmen lediglich ab (siehe Kapitel 1.2).
4. Die **Steuerbelastung steigt vor allem in anderen Bereichen**, sodass die Umwelteinahmen in Relation zum Gesamtaufkommen an Bedeutung verloren haben. Bei Wertsteuern wie Lohn- und Umsatzsteuer sind die Einnahmen z. B. deutlich schneller gestiegen als das Preisniveau (siehe Kapitel 2.3).

Drei Empfehlungen

1. **Umweltsteuern an die Inflation anpassen (indexieren)** und so ihre stetige Entwertung durch die „kalte Regression“ stoppen (siehe Kapitel 3).
2. **Bestehende Fehlanreize korrigieren**: Klimaschädliche **Subventionen**, Steuervergünstigungen etc. konterkarieren Klimaschutz und Strukturwandel und machen diese unnötig teuer. Sie sollten reformiert und umgebaut werden. Das **SDG-Budgeting** der Bundesregierung sollte auch diese Subventionen betrachten und nicht einseitig auf Haushaltsausgaben fokussieren.
3. **Externe Kosten** stärker internalisieren und **Verursachergerechtigkeit** stärken. Der Grad der Kosteninternalisierung ist weiterhin gering. Dazu könnte beispielsweise der CO₂-Preis bei Gebäuden und im Verkehr schneller steigen sowie die Nutzerfinanzierung im Verkehr über Pkw-Maut und Lkw-Maut gestärkt werden. Neue ökonomische Instrumente für Landwirtschaft und Flächennutzung sollten eingeführt werden.

Infobox: nachträgliche Änderungen zur Aufstellung des Haushalts 2024

Als Reaktion auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 15. November 2023 zum Klima- und Transformationsfonds (KTF), hat sich die Bundesregierung auf eine Änderung des Haushalts 2024 geeinigt. Mit den darin enthaltenen Maßnahmen soll die entstandene Finanzierungslücke im KTF von 60 Mrd. Euro (davon 17 Mrd. Euro im Jahr 2024) verringert werden. Die Maßnahmen werden im vorliegenden Papier noch nicht berücksichtigt. Von Relevanz für die Steuerstruktur wären konkret folgende Maßnahmen:

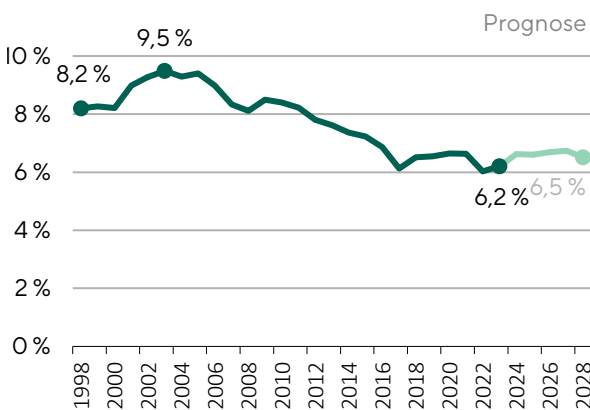
- Das „Strompreispaket“ (rund 7,1 Mrd. Euro im Jahr 2024) enthält u. a. eine **Senkung der Stromsteuer** für die Unternehmen des produzierenden Gewerbes (3,25 Mrd. Euro).
- Der **naionale CO₂-Preis** wird um 10 Euro erhöht (auf 45 bzw. 55 Euro je tCO₂ für die Jahre 2024 und 2025) und damit auf den ursprünglichen Preispfad zurückgeführt. Die Mehreinnahmen belaufen sich eigenen Schätzungen zufolge in beiden Jahren auf rund 3 Mrd. Euro. Danach geht das System in den Handel mit freier Preisbildung über.
- Die **Plastikabgabe** an die EU (1,4 Mrd. Euro), die bisher von der Allgemeinheit getragen wird, soll ab 2025 auf die Verursacher*innen umgelegt werden. Wie dieses Instrument aussehen soll, muss bis dahin noch geklärt werden.
- Die Steuervergünstigung des Agrardiesels wird schrittweise abgebaut (im Jahr 2024 um 40 %, in den Jahren 2025 und 2026 um jeweils weitere 30 %). Mit dem vollständigen Abbau sind bei der **Energiesteuer** ab 2026 dadurch Mehreinnahmen von bis zu 0,44 Mrd. Euro zu erwarten.
- Die Abschaffung der **Kfz-Steuerbefreiung** der Land- und Forstwirtschaft (0,48 Mrd. Euro) war zunächst vorgesehen, wurde nach Protest aber wieder zurückgenommen.
- Bei der **Luftverkehrsteuer** wird ein Absenkungsmechanismus im Zusammenhang mit dem EU ETS 1 reformiert. Das führt zu Mehreinnahmen von 0,07 bzw. 0,30 Mrd. Euro in den Jahren 2024 und 2025.

1 Einnahmen aus Energiesteuern sinken schneller als die CO₂-Einnahmen steigen

Seit der Ökologischen Steuerreform 1999 bis 2003 ist der Anteil an Einnahmen aus umwelt- und gesundheitsbezogenen Steuern, Gebühren und Abgaben¹ am Gesamtaufkommen gesunken und liegt im Jahr 2023 bei **rund 6,2 %** (Abbildung 1).

Trotz der Einführung u. a. von Lkw-Maut, Luftverkehrsteuer sowie europäischem und nationalem Emissionshandel in den letzten beiden Jahrzehnten haben umweltpolitische Steuermaßnahmen an fiskalischer Relevanz verloren und tragen anteilig deutlich weniger zur Staatsfinanzierung bei als noch zu Beginn des Jahrtausends. Die detaillierte reale Entwicklung der einzelnen Umwelteinnahmen von 1998 bis 2028 ist Abbildung 4 am Ende des Kapitels zu entnehmen.

Abbildung 1: Anteil der Einnahmen aus umwelt- und gesundheitsbezogenen Steuern, Gebühren und Abgaben am Gesamtaufkommen



Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage des Arbeitskreises „Steuerschätzungen“ (BMF 2023 und weitere Jahre), Eurostat (2023)- HICP: annual data [prc_hicp_aind], Stand 30.10.2023; 2023 = 100.

1.1 Energiesteuereinnahmen sinken schneller...

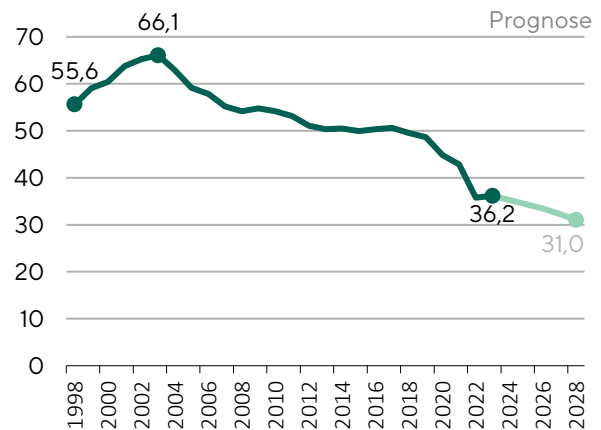


Innerhalb der Umwelteinnahmen ist die **Energiesteuer** auf Kraft- und Heizstoffe mit 36,2 Mrd. Euro im Jahr 2023 zwar weiterhin die aufkommensstärkste Umweltsteuer, doch auch sie verzeichnet einen stetigen Rückgang. Im Jahr 2022 wurde der **langfristige Trend durch** den Sondereffekt des dreimonatigen „**Tankrabatts**“ **verstärkt**, der allein Steuermindereinnahmen von über 3 Mrd. Euro zur Folge hatte (Bundesfinanzministerium 2022; DIW 2022).

¹ In der Definition sind neben Energie-, Strom-, Kfz- und Luftverkehrsteuer auch Steuern auf Alkohol und Tabak sowie die beiden Emissionshandelssysteme, Lkw-Maut,

Insgesamt hat sich das reale Aufkommen der Energiesteuer seit dem Jahr 2003 **nahezu halbiert** (Abbildung 2).

Abbildung 2: Entwicklung der realen Energiesteuereinnahmen (in Mrd. Euro₂₀₂₃)



Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage des Arbeitskreises „Steuerschätzungen“ (BMF 2023 und weitere Jahre), Eurostat (2023)- HICP: annual data [prc_hicp_aind], Stand 30.10.2023; 2023 = 100.

Der Rückgang der Energiesteuereinnahmen wird sich in den kommenden Jahren aller Voraussicht nach fortsetzen und noch beschleunigen. Rund 90 % der Einnahmen stammen aus der Besteuerung von Diesel und Benzin (Destatis 2023a). Deren Verbrauch wird mit der **Elektrifizierung** weiter sinken (FÖS et al. 2021; ITF 2023).

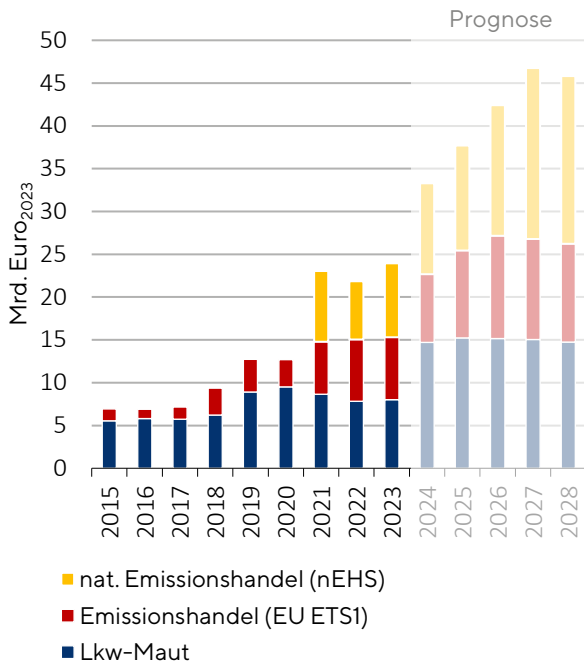
1.2 ... als die CO₂-Einnahmen steigen



Während die Energiesteuer seit 2003 zurückgeht, **steigt das Aufkommen aus dem europäischen Emissionshandel** (EU ETS 1), dem **nationalen Emissionshandel** (nEHS) sowie der **Lkw-Maut** (Abbildung 3). Im Jahr 2023 liegt es bei rund 24 Mrd. Euro. Ab 2024 kommen mit der Maut Einnahmen von rund 7 Mrd. Euro aus der neu eingeführten CO₂-Komponente hinzu (außerdem wird sie ab dem 1.7.2024 auf Lkw > 3,5 Tonnen erweitert (aktuell > 7,5 t)).² Ob die Mehreinnahmen dieser Instrumente den Rückgang der Energiesteuer kompensieren können, ist unsicher und hängt von der Entwicklung der CO₂-Handelspreise ab.

² BT-Drucks. 20/8092.

Abbildung 3: Entwicklung der realen Einnahmen aus CO₂-Bepreisung und Lkw-Maut



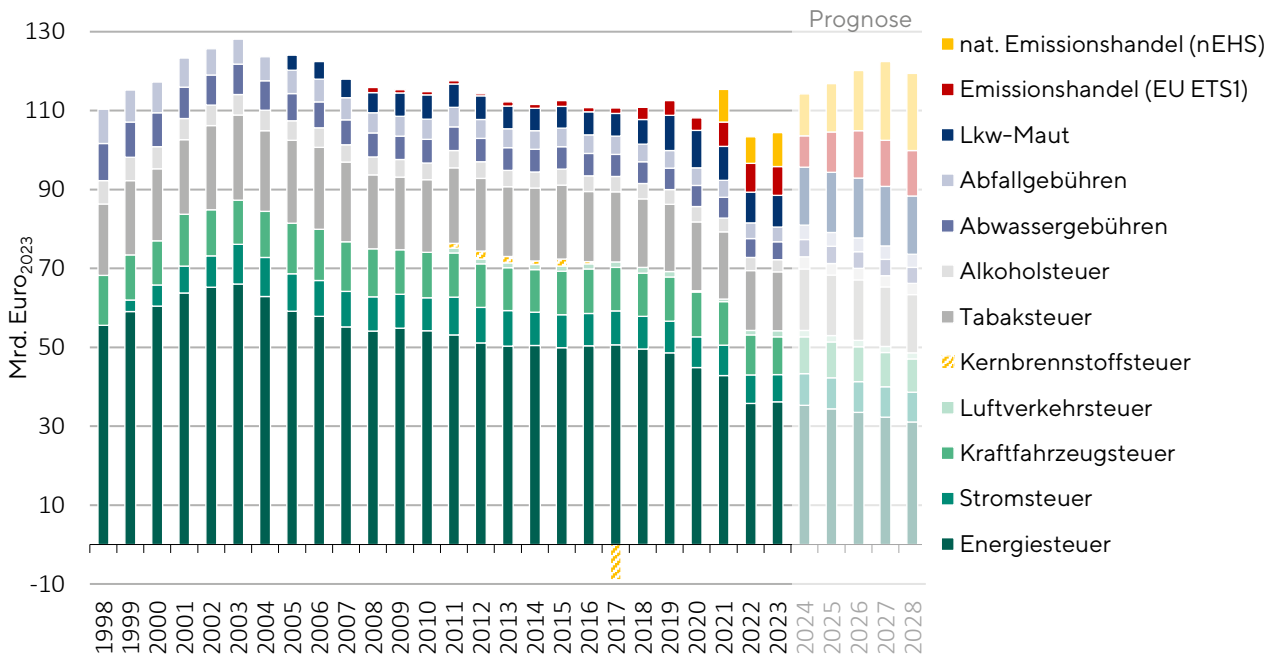
Bisher konnten diese zusätzlichen Einnahmen den Rückgang bei der Energiesteuer nur abbremsen, wie Abbildung 4 verdeutlicht. Die hier dargestellten Einnahmeprogno­sen beruhen bis 2027 auf den Annahmen im Finanzbericht 2024 des BMF (2023b) und sind für 2028 nominal fortge­schrieben.

Für einige Jahre wird die CO₂-Bepreisung eine tragende Säule zur **Finanzierung der Transformation** sein. Mittel­fristig aber werden die CO₂-Emissionen – und damit auch die Einnahmen – wieder sinken.

Die **Lkw-Maut** hingegen ist langfristig tragfähig, weil sie auch alternative Antriebsformen berücksichtigen kann. Elektro-Lkw sind zwar derzeit noch komplett von der Maut befreit, ab dem Jahr 2026 ist dann aber ein ermäßigter Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten zu bezahlen (Alfen Consult/AVISIO 2023). Zumindest steht somit ein Instru­ment zur Verfügung, mit dem die Verkehrsfinanzierung auch zukünftig sichergestellt werden kann, ganz im Ge­gensatz zum **Pkw-Verkehr**: Hier existiert diese Option noch nicht; die Stromsteuer allein kann diese Lücke nicht füllen (FÖS et al. 2021).

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage des Arbeitskreises „Steuers­chätzungen“ (BMF 2023 und weitere Jahre), Eurostat (2023)- HICP: annual data [prc_hicp_aind], Stand 30.10.2023; 2023 = 100.

Abbildung 4: Entwicklung der Umwelteinnahmen seit 1998 (in Mrd. Euro₂₀₂₃), Prognose ab 2024



Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage des Arbeitskreises „Steuers­chätzungen“ (BMF 2023 und weitere Jahre), Eurostat (2023)- HICP: annual data [prc_hicp_aind], Stand 30.10.2023; 2023 = 100.

2 Warum der Anteil der Umwelteinnahmen sinkt

Der Beitrag der Umwelteinnahmen nimmt ab, weil das Aufkommen vieler Umweltsteuern inflationsbereinigt sinkt und die Einnahmen aus anderen Quellen stärker steigen. Diese Entwicklung **reduziert die Lenkungswirkung** hin zu mehr Klimaschutz und ist **sozial ungerecht**.

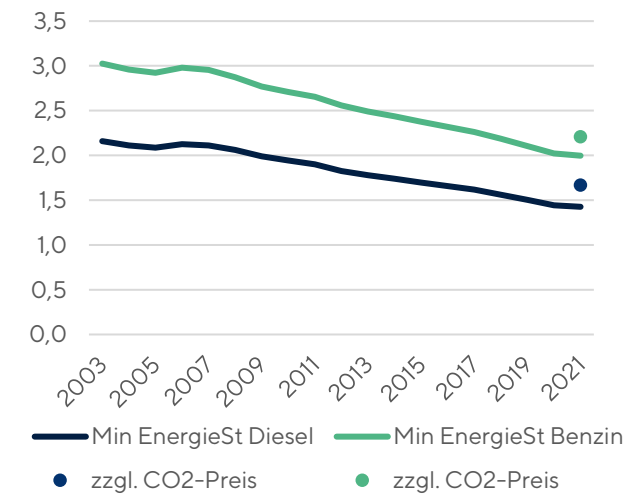
2.1 Die Inflation „nagt“ am Aufkommen UND reduziert die Lenkungswirkung für mehr Klimaschutz

Umweltsteuern sind häufig **Mengensteuern**, die als fixer Betrag pro Liter, Kilowattstunde oder Tonne erhoben werden. Viele der Steuersätze wurden **seit 2003³** nicht angehoben und haben durch die Inflation **an realem Aufkommen und Lenkungswirkung verloren**. Inflationsbereinigt sind die Einnahmen seit 2003 um 23 Mrd. Euro bzw. 18 % zurückgegangen – trotz Einführung u. a. von Emissionshandel und Lkw-Maut (siehe Abbildung 4). Die Inflationsrate stieg im Zuge des Kriegs gegen die Ukraine enorm an und lag in den Jahren 2022 und 2023 bei 8 % bzw. 6,1 % (Gemeinschaftsdiagnose 2023).

Dies bedeutet konkret, dass die Energiesteuereinnahmen im Jahr 2023 19 Mrd. Euro höher liegen würden, wenn die Steuersätze mit der Inflation schrittgehalten hätten. Seit der letzten Anhebung vor 20 Jahren hat der Staat in Summe auf 156 Mrd. Euro verzichtet. Ähnlich zur inflationsbedingten kalten Progression bei der Einkommenssteuer gibt es also eine Art „**kalte Regression**“ bei den Umweltsteuern.

Die Wirkung der Inflation zeigt sich nicht nur im sinkenden realen Steueraufkommen (siehe Abbildung 2), sondern auch bei der **Lenkungswirkung auf individueller Ebene**. Im Jahr 2003 musste eine Person mit durchschnittlichem Gehalt⁴ etwas mehr als drei Minuten arbeiten, um die Energiesteuer auf einen Liter Benzin zu erwirtschaften. Für einen Liter Diesel waren es etwas über zwei Minuten. 2021 sind es hingegen nur noch zwei bzw. weniger als eineinhalb Minuten. Die **Anreizwirkung der Steuer für einen sparsameren Umgang mit Benzin und Diesel fiel also um ca. 50 % zwischen 2003 und 2021**. Diesen Rückgang konnte auch die Einführung des CO₂-Preises von 25 Euro je Tonne im Jahr 2021 (7 bzw. 8 ct/l für Benzin und Diesel) nicht kompensieren.

Abbildung 5: Wie lange muss ich arbeiten für die Energiesteuer auf einen Liter Kraftstoff? (in Minuten Arbeitszeit, 2003 bis 2021)



Quelle: BMDV (2022a). Die Abbildung zeigt die Arbeitszeit, die ein*eine Durchschnittsverdiener*in im jeweiligen Jahr arbeiten muss, um die Energiesteuer pro Liter Kraftstoff zu erwirtschaften.

2.2 Höherer Dieselanteil reduziert die Steuereinnahmen

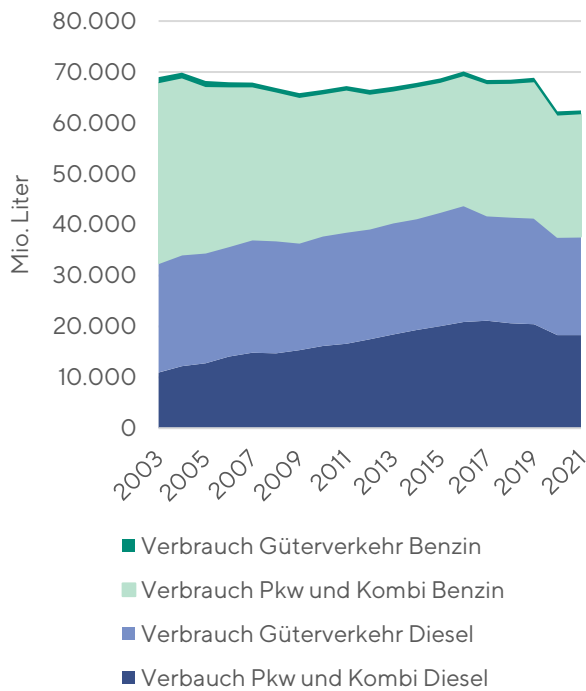
Ein weiterer gewichtiger Grund für den Rückgang der Energiesteuereinnahmen ist die gestiegene Bedeutung des **Diesel-Pkw**. Ihr Anteil am Pkw-Bestand stieg zwischen 2000 und 2017 von 14 % auf 33 % (KBA 2023). Dieser Anstieg führte zu einer Verschiebung des Kraftstoffverbrauchs von Benzin zu Diesel (Abbildung 6). Diesel wird trotz höherem Energiegehalt mit einem 28 % niedrigeren Satz als Benzin besteuert. So führte diese Verschiebung – trotz steigender Fahrleistung (UBA 2023) – zu einem Rückgang der Einnahmen.

Unternehmen und die Logistikbranche profitieren davon überproportional: Im Güterverkehr kommt fast ausschließlich Diesel zum Einsatz (Abbildung 6). Bei Pkw wird etwas mehr Benzin als Diesel verwendet. Jedoch ist auch hier ein Teil den Unternehmen zuzurechnen. Der gewerbliche Anteil des Diesel-Verbrauchs von Pkw ist deutlich höher als bei Benzin (BDMV 2022a; Destatis 2023b). In Summe werden 69 % des Diesels gewerblich verbraucht und 87 % des Benzins privat (ebd., eigene Berechnung). Der niedrigere Steuersatz auf Diesel kommt also überwiegend Unternehmen zugute (indirekt auch den Kund*innen über ggf. niedrigere Produktpreise); den höheren Steuersatz auf Benzin zahlen dagegen überwiegend Privathaushalte.

³ Damals trat die letzte Stufe der ökologischen Steuerreform der rot-grünen Koalition in Kraft.

⁴ Daten zum durchschnittlichen Stundenlohn aus (BMDV, 2022a).

Abbildung 6: Kraftstoffverbrauch von Diesel und Benzin in Deutschland, in Mio. Liter, bei Pkw und Güterverkehr, 2003 bis 2021



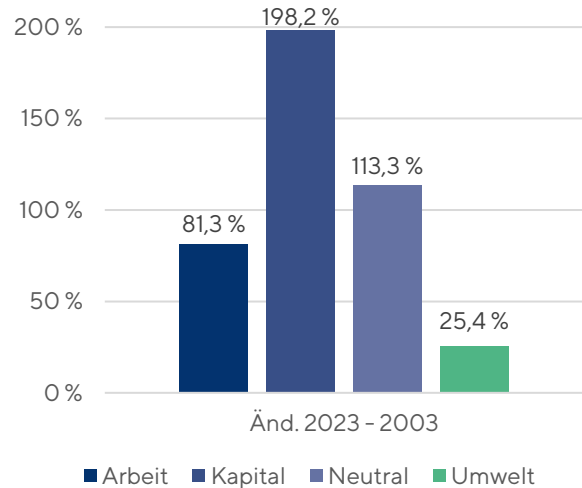
Quelle: BDMV (2021, 2022)

2.3 Steuerbelastung steigt vor allem in anderen Bereichen

Der Anteil der Umwelteinnahmen sank durch die Entwicklungen, die in den vorherigen Abschnitten skizziert wurden. Verstärkt wurde dies dadurch, dass die **öffentlichen Einnahmen aus anderen Quellen** stärker zugenommen

haben. Im Zeitraum 2003 bis 2023 stieg das Aufkommen von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen um 92 %. Während es sich für den Faktor Arbeit ähnlich entwickelte, erhöhte sich das Aufkommen aus Kapitalsteuern um fast 200 %. Gleichzeitig wurden faktorneutrale Steuern (insb. die Mehrwertsteuer) mehr als verdoppelt; das Aufkommen auf den Faktor Umwelt stieg dagegen um lediglich 25 % (siehe Abbildung 7). Damit liegt die Entwicklung der Umwelteinnahmen (+ 25 %) zwischen 2003 und 2023 weit unter der Inflation der Verbraucherpreise (+ 53 %). Der Anstieg der Einnahmen aus den Faktoren Arbeit, Kapital und Konsum hängt auch damit zusammen, dass diese oft als Wertsteuern konzipiert sind. So berechnen sich bspw. Einkommensteuer und Umsatzsteuer prozentual und steigen mit dem Einkommen bzw. den Preisen.

Abbildung 7: Entwicklung der öffentlichen Einnahmen aus unterschiedlichen Quellen, 2003 bis 2023



Quelle: Eigene Berechnung

3 Handlungsempfehlungen

Die skizzierten finanzpolitischen Entwicklungen konterkarieren die Effektivität der Klimapolitik – statt sie zu unterstützen. Folgende Handlungsempfehlungen tragen dazu bei, die Umwelteinnahmen zu erhöhen und so die Anreizwirkung des Steuer- und Abgabensystems besser mit Klima- und Umweltzielen in Einklang zu bringen:

1. **Umweltsteuern indexieren.** Ähnlich zur inflationsbedingten kalten Progression bei der Einkommensteuer gibt es eine Art „**kalte Regression**“ bei den Umweltsteuern. Der Verlust an Lenkungswirkung der letzten Jahre sollte korrigiert werden und perspektivisch, dem Vorbild einiger europäischer Länder folgend, durch eine **Indexierung** der Umweltsteuersätze vermieden werden (siehe FÖS/FFU 2020).
2. **Subventionen einheitlich definieren und Subventionen reformieren.** Das Durcheinander um die Frage, welche Finanzhilfen und Steuervergünstigungen Subventionen sind (oder nicht), lähmt seit Jahren mögliche Reformen der insgesamt 65 Mrd. Euro an umweltschädlichen Subventionen in Deutschland (FÖS 2023a). Seit 2022 will die Bundesregierung eine einheitliche Subventionsdefinition entwickeln und ein Reformpaket zur Subventionsreform erarbeiten. Insbesondere vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds ist die Reform von umweltschädlichen Steuervergünstigungen geeignet, die Effektivität der Klimapolitik zu stärken und zusätzliche Haushaltsspielräume zu gewinnen (FÖS 2023b). Letzteres Ziel hatte die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag benannt.
3. **Externe Kosten stärker internalisieren.** Generell sollten die Umwelteinnahmen stärker zur Internalisierung externer Kosten beitragen. Die Einnahmen decken mit rund 105 Mrd. Euro derzeit nur einen Bruchteil der gesellschaftlichen Umwelt- und Gesundheitskosten ab (über 500 Mrd. Euro gemäß Roofs et al. 2021). Das Steuer- und Abgabensystem weist also eine geringe Kosteninternalisierung und wenig Verursachergerechtigkeit auf. Es setzt wenig Anreize, die Umweltverschmutzung und den Verbrauch von Ressourcen zu reduzieren. Höhere Umwelteinnahmen sind sinnvoll, um den Strukturwandel zu fördern, Umweltkosten gerechter anzulasten, notwendige Investitionen zu finanzieren und die Steuerzahler*innen an anderer Stelle zu entlasten.
 - 3.1. **CO₂-Bepreisung als zentrales Klimaschutzinstrument stärken.** Die CO₂-Bepreisung steht im Zentrum des marktbasierten Klimaschutzes und hat weiterhin Entwicklungspotenzial. Der CO₂-Preis für Wärme und Verkehr muss angehoben, die Rückverteilung der Einnahmen ermöglicht und eine sozialverträgliche Ausweitung auf EU-Ebene (EU ETS-2) vorbereitet werden. Zur Absicherung der Lenkungswirkung sollte der heutige Anwendungsbereich des nationalen Emissionshandels erhalten und ein CO₂-Mindestpreis eingeführt werden.
 - 3.2. Zur stärkeren Kosteninternalisierung im Verkehr sollte die **Lkw-Maut stetig weiterentwickelt** und perspektivisch ab ca. 2030 eine **Pkw-Maut eingeführt werden**. Mit diesen Schritten zu mehr Nutzerfinanzierung kann die Verkehrsfinanzierung nachhaltig sichergestellt werden und zur Kompensierung der wegbrechenden Energiesteuereinnahmen beitragen. Darüber hinaus bieten die Instrumente mehr Möglichkeiten u. a. der ökologischen und sozialen Differenzierung.
 - 3.3. **Neue Instrumente einführen.** Bisher vernachlässigte umweltpolitische Handlungsfelder mit großen negativen Externalitäten könnten durch neue ökonomische Instrumente adressiert werden (z. B. durch Pestizidsteuern oder eine Stickstoffüberschussabgabe in der Landwirtschaft). Pfandsysteme und Rohstoffsteuern können die Entwicklung von zirkulären Geschäftsmodellen (Kreislaufwirtschaft) beschleunigen und so zu einer effizienten Rohstoffnutzung und sinkenden Umweltschäden beitragen (vgl. FÖS 2022c). Auch im Bereich Flächenverbrauch besteht Handlungsbedarf (FÖS 2022c).
4. **Steuerpolitik im Rahmen des SDG-Budgetings betrachten.** Die Bundesregierung will mit dem SDG-Budgeting die Nachhaltigkeit der Haushalts- und Finanzpolitik stärken. Sie schließt bisher aber die Einnahmenseite explizit aus, obwohl andere Länder (insb. Frankreich) zeigen, dass die meisten umweltschädlichen Wirkungen der öffentlichen Finanzen von Steuervergünstigungen ausgehen (FÖS 2023c).

ANHANG

Tabelle 1: Verteilung der Steuern und Abgaben auf die Faktoren in Mrd. Euro (nominal)

	Faktor	1970	1980	1990	1998	2003	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Arbeit													
Sozialversicherungsbeiträge (SVB)	A	52,56	146,80	242,45	388,80	431,25	700,0	745,5	778,1	805,7	827,3	849,4	872,2
Lohnsteuer	A	17,94	57,04	92,58	132,05	133,09	227,20	237,85	257,65	280,35	296,00	310,60	327,30
Solidaritätszuschlag	A/K	0,49	0,02	0,00	10,51	10,29	11,98	12,05	12,25	13,00	13,55	14,00	14,50
Veranlagte Einkommensteuer	A/K	8,18	18,81	18,67	5,68	4,57	77,41	72,95	74,95	78,85	83,25	86,90	90,70
Kapital													
Gewerbsteuer	K	5,49	13,85	19,84	25,82	24,14	70,24	72,55	75,50	80,05	83,75	86,30	88,40
Körperschaftsteuer	K	4,46	10,90	15,39	18,51	8,28	46,33	46,15	46,70	51,10	53,55	55,20	56,80
Nicht veranlagte Steuern vom Ertrag	K	1,03	2,14	5,54	11,63	9,00	32,60	36,75	34,40	34,85	35,25	35,65	36,10
Versicherungsteuer	K	0,32	0,91	2,27	7,13	8,87	15,67	16,80	17,55	18,09	18,65	19,23	19,83
Zinsabschlag	K	0,00	0,00	0,00	6,08	7,63	6,56	7,30	8,00	8,35	8,45	8,55	8,75
Grundsteuer	K	1,37	2,97	4,46	8,30	9,66	15,28	15,60	15,80	16,01	16,22	16,43	16,64
Grunderwerbsteuer	K	0,54	1,20	2,15	5,68	4,84	17,12	12,00	12,40	13,05	13,75	14,40	14,85
Erbschaftsteuer	K	0,27	0,52	1,55	2,46	3,37	9,23	8,90	9,20	9,50	9,80	10,10	10,40
Vermögenssteuer	K	2,16	2,42	3,24	0,54	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Lotteriesteuer	K	0,29	0,66	1,06	1,63	1,86	2,57	2,47	2,48	2,52	2,55	2,59	2,62
Feuerschutzsteuer	K	0,05	0,12	0,20	0,33	0,33	0,58	0,65	0,70	0,72	0,74	0,76	0,78
Sonstige Steuern auf Kapital	K	1,14	0,81	0,96	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Neutral													
Mehrwertsteuer	N	13,70	27,02	43,28	104,14	103,16	198,20	211,80	225,05	235,35	241,90	248,45	255,25
Einfuhrumsatzsteuer	N	5,80	20,76	35,76	23,79	33,83	86,65	81,20	86,30	90,20	92,75	95,25	97,85
Zölle	N	1,47	2,35	3,67	3,32	2,88	6,83	6,05	6,30	6,35	6,40	6,45	6,50
Kaffeesteuer	N	0,54	0,76	0,99	1,08	0,98	1,06	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04	1,04
Sonstige faktorneutrale Steuern	N	0,33	0,40	0,65	0,66	0,66	1,68	1,74	1,76	1,79	1,81	1,84	1,86
Umwelt													
Energiesteuer	U	5,89	10,92	17,70	34,09	43,19	33,67	36,15	36,30	36,15	35,90	35,35	34,65
Stromsteuer	U	0	0	0	0	6,53	6,83	6,91	8,29	8,33	8,37	8,41	8,45
Kraftfahrzeugsteuer	U	1,96	3,37	4,31	7,76	7,34	9,50	9,60	9,57	9,54	9,54	9,48	9,42
Luftverkehrssteuer	U	0	0	0	0	0	1,14	1,49	1,68	1,70	1,70	1,70	1,70
Kernbrennstoffsteuer	U	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Tabaksteuer	U	3,34	5,77	8,90	11,07	14,09	14,23	14,94	16,08	16,10	16,50	16,51	16,53
Branntweinsteuer	U	1,14	1,99	2,16	2,26	2,20	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19	2,19
Alkopopsteuer	U	0	0	0	0	0	-0,005	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002
Biersteuer	U	0,60	0,65	0,72	0,85	0,79	0,60	0,58	0,58	0,57	0,56	0,56	0,55
Schaumweinsteuer	U	0,12	0,27	0,49	0,53	0,43	0,35	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37	0,37
nat. Emissionshandel (nEHS)	U						6,40	8,63	10,93	12,91	16,40	21,85	21,85
Emissionshandel (EU ETSI)	U						6,81	7,30	8,19	10,75	12,86	12,82	12,82
Abwassergebühren	U				5,80	5,02	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54	4,54
Abfallgebühren	U				5,32	4,16	3,73	3,73	3,73	3,73	3,73	3,73	3,73
Wasserentnahmeabgabe	U						0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Förderabgabe	U						0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
Lkw-Maut	U						7,36	8,02	15,14	16,02	16,26	16,47	16,47
Steuern (Summe)		78,59	186,62	286,53	437,03	451,40	925,16	948,89	1.006,21	1.064,64	1.108,92	1.148,30	1.184,04
Aufkommen Steuern & SVB gesamt		131,1	333,4	529,0	825,8	882,7	1.625,2	1.694,4	1.784,3	1.870,4	1.936,2	1.997,7	2.056,2
Davon nach Faktoren in Mrd. €													
Arbeit	A	76,6	217,0	348,1	533,2	575,8	991,0	1.044,0	1.098,0	1.151,7	1.192,4	1.232,1	1.274,6
Kapital	K	19,7	42,1	62,2	91,9	81,6	241,8	243,5	247,7	260,5	270,4	278,1	285,3
Neutral	N	21,8	51,3	84,3	133,0	141,5	294,4	301,8	320,5	334,7	343,9	353,0	362,5
Umwelt	U	13,0	23,0	34,3	67,7	83,7	98,0	105,1	118,2	123,5	129,5	134,6	133,9
Umweltsteuern i.e.S.	U	7,8	14,3	22,0	41,8	57,1	51,1	54,2	55,8	55,7	55,5	54,9	54,2
Weitere Umwelteinnahmen	U	5,2	8,7	12,3	25,8	26,7	46,8	50,9	62,3	67,8	74,0	79,6	79,7
Anteil sonstige Umwelteinnahmen	U	40%	38%	36%	38%	32%	48%	48%	53%	55%	57%	59%	60%
Davon nach Faktoren in %													
Arbeit	A	58,4%	65,1%	65,8%	64,6%	65,2%	61,0%	61,6%	61,5%	61,6%	61,6%	61,7%	62,0%
Kapital	K	15,0%	12,6%	11,8%	11,1%	9,2%	14,9%	14,4%	13,9%	13,9%	14,0%	13,9%	13,9%
Neutral	N	16,6%	15,4%	15,9%	16,1%	16,0%	18,1%	17,8%	18,0%	17,9%	17,8%	17,7%	17,6%
Umwelt gesamt	U	9,9%	6,9%	6,5%	8,2%	9,5%	6,0%	6,2%	6,6%	6,6%	6,7%	6,7%	6,5%
Umweltsteuern	U	6,0%	4,3%	4,2%	5,1%	6,5%	3,1%	3,2%	3,1%	3,0%	2,9%	2,7%	2,6%
Weitere Umwelteinnahmen	U	4,0%	2,6%	2,3%	3,1%	3,0%	2,9%	3,0%	3,5%	3,6%	3,8%	4,0%	3,9%
Bruttoinlandsprodukt		345,3	752,6	1.240,4	1.942,6	2.182,2	3.876,8	4.128,7	4.309,5	4.462,3	4.581,8	4.704,5	4.830,5
Anteil Steuern und SVB am BIP		38,0%	44,3%	42,6%	42,5%	40,4%	41,9%	41,0%	41,4%	41,9%	42,3%	42,5%	42,6%
Anteil Steuern am BIP					22,5%	20,7%	23,9%	23,0%	23,3%	23,9%	24,2%	24,4%	24,5%
WR BIP ggü. Vorspalte		123,1%	118,0%	64,8%	56,6%	5,2%	7,2%	6,5%	4,4%	3,5%	2,7%	2,7%	2,7%
Zusätzlich erfasste Umweltabgaben		0,00	0,00	0,00	11,12	9,18	29,45	32,82	43,13	48,54	54,38	60,01	60,01
Probe: Abweichung bei Summe Aufkommen		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Alkoholsteuern		1,86	2,91	3,38	3,64	3,42	3,14	3,14	3,14	3,13	3,12	3,12	3,11
		1970	1980	1990	1998	2003	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028

Quellen: Zahlen zum Steueraufkommen bis 2001 aus BMF-Zeitreihe Steuern, Stand 21.07.2003; 2002 bis 2028 aus Steuerschätzungen 5/2004 bis 11/2023; Zahlen zu den Beitragseinnahmen der Sozialversicherung bis 2007 gemäß Sozialbudget; ab 2008 geschätzt unter Verwendung der in der Steuerschätzung erwarteten BIP-Wachstumsrate; Veranlagte Einkommensteuer und Solidaritätszuschlag wurden gemäß grober Schätzung auf die Faktoren Arbeit und Kapital aufgeteilt (70 % zu 30 % bzw. 80 % zu 20 %); Faktoren: A = Arbeit, K = Kapital, U = Umwelt (auch interpretierbar als Nutzung Gemeingüter), N = Neutral

LITERATURVERZEICHNIS

- Alfen Consult, AVISIO (2023): Berechnung des CO₂-Aufschlages nach Maßgabe der Änderung der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2023 bis 2027. Abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/llkw-maut-2-ergaenzung-endbericht.pdf?__blob=publicationFile Abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/llkw-maut-2-ergaenzung-endbericht.pdf?__blob=publicationFile
- BDMV (2021a): Verkehr in Zahlen 2021/2022. Abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2021-2022-pdf.pdf?__blob=publicationFile https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2021-2022-pdf.pdf?__blob=publicationFile
- BDMV (2022a): Verkehr in Zahlen 2022/2023. Abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023-pdf.pdf?__blob=publicationFile
- BMF (2023a): Ergebnisse der 165. Sitzung des Arbeitskreises 'Steuerschätzungen' vom 24. bis 26. Oktober 2023 in Potsdam. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Steuerschaetzungen_und_Steuererinnahmen/Steuerschaetzung/2023-10-26-ergebnisse-165-sitzung-steuerschaetzung.html
- BMF (2023b): Finanzbericht 2024. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/finanzbericht-2024.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- Bundesfinanzministerium (2022): Schnelle und spürbare Entlastungen - Bundesfinanzministerium - Themen. Abrufbar unter: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Entlastungen/schnelle-spuerbare-entlastungen.html>
- Destatis (2023a): Versteuerte Energieerzeugnisse: Netto, nach Abzug von Steuerentlastungen. Abrufbar unter: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1698683606212&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=73431-0001&auswahltext=&wertauswahl=298&wertauswahl=3023&wertauswahl=299&wertauswahl=3024&wertauswahl=297&wertauswahl=3025&wertauswahl=296&wertauswahl=3026&wertauswahl=1872&wertauswahl=3027&wertauswahl=295&wertauswahl=3028&werteabruf=Werteabruf#abreadcrumb>
- Destatis (2023b): Fahrleistung und Kraftstoffverbrauch inländischer Personenkraftwagen. Abrufbar unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Umwelt/UGR/verkehr-tourismus/Tabellen/fahrleistungen-kraftstoffverbrauch.html>
- DIW (2022): Hohe Energiepreise: Ärmere Haushalte werden trotz Entlastungspaketen stärker belastet als reichere Haushalte. Abrufbar unter: https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.840036.de/22-17-1.pdf
- Eurostat (2023): HICP - annual data (average index and rate of change). Abrufbar unter: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/prc_hicp_aind/default/table?lang=en
- FÖS (2019): Woher der Staat sein Geld bekommt. Die Finanzierung Deutschlands über Steuern auf Arbeit, Kapital und Umwelt. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2019/2019-10_FOES_Steuerstruktur-2019.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 (2022): Finanzpolitik für die Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft. Warum Umweltsteuern sinken und wie wir sie auf Klimaschutz programmieren. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2022/2022-03_FOES_Steuerstruktur_2021.pdf
- FÖS (2023a): Durcheinander um den Subventionsbegriff. Abrufbar unter: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/user_upload/W_Focus_Paper_14_Subventionspolitik.pdf
- FÖS (2023b): Kurzfristiges finanzielles Potential durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023-11_FOES_Subventionsabbau_KTF-Luecke.pdf

- FÖS (2023c): Spending Review zur Verknüpfung von Nachhaltigkeitszielen mit dem Bundeshaushalt: Was kann das SDG Budgeting der Bundesregierung leisten? Analyse und Empfehlungen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023_05_NABU_Spending_Review_Nachhaltigkeit.pdf
- FÖS, FFU (2020): Reform rechtlicher und institutioneller Rahmenbedingungen für eine Umweltorientierung der öffentlichen Finanzen. In: UBA Texte 76/2020. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/reform-rechtlicher-institutioneller>
- Gemeinschaftsdiagnose (2023): Gemeinschaftsdiagnose Herbst 2023: Kaufkraft kehrt zurück – Politische Unsicherheit hoch. Abrufbar unter: <https://www.ifo.de/fakten/2023-09-28/gemeinschaftsdiagnose-herbst-2023>
- ITF (2023): ITF Verkehrsausblick 2023: Zusammenfassung. Abrufbar unter: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/itf-transport-outlook-2023-summary-de.pdf>
- KBA (2023): Fahrzeugzulassungen (FZ) Bestand an Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen. Abrufbar unter: https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ13/fz13_2023.xlsx?__blob=publication-File&v=4
- Roofls, C., Kalkuhl, M., Bergmann, T., Meyer, H. (2021): Quantifizierung externer Effekte als Steuerbasis für ein nachhaltiges Steuersystem. Abrufbar unter: https://ariadneprojekt.de/media/2021/06/Ariadne-Hintergrund_Steuerreform_Juni2021.pdf
- UBA (2023): Fahrleistungen, Verkehrsleistung und Modal Split in Deutschland. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/fahrleistungen-verkehrsaufwand-modal-split>

FÖRDERHINWEIS

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

IMPRESSUM

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)
Geschäftsführende Vorständin: Carolin Schenuit