

Marktkräfte für den Klimaschutz

# Reformimpulse für mehr Klimaschutz in den öffentlichen Finanzen



Berlin, 29. September 2022  
Matthias Runkel  
Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Wirtschaft  
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

**1.483 Mrd. €**  
Öffentliche Einnahmen aus  
Steuern und Sozialversicherungs-  
beiträgen 2021

**100,1 Mrd. € / 6,8%**  
Umwelteinahmen, u.a.:



37,1 Mrd. €  
Energiesteuer



7,4 Mrd. €  
nEhs



5,1 Mrd. €  
EU-ETS



9,5 Mrd. €  
Kfz-Steuer

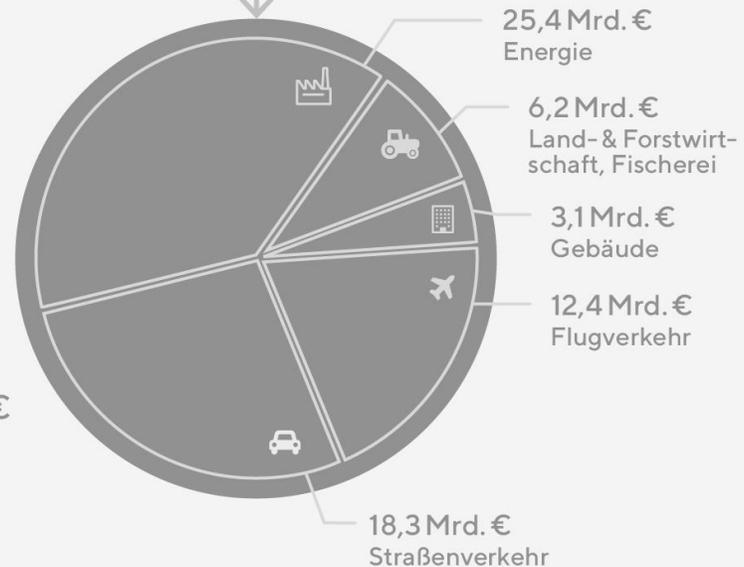


7,5 Mrd. €  
LKW-Maut



**33,3** Mrd. €  
Umweltfreundliche  
Finanzflüsse

**65,4** Mrd. €  
Umweltschädliche  
Finanzflüsse





**POLICY BRIEF 07/2022**



**Klimaschädliche Subventionen abbauen, den Gordischen Knoten der Klimapolitik lösen**

**Wichtig, Akzeptanz und die Pläne der Parteien**

Der Abbau klimaschädlicher Subventionen ist gut für Klimaschutz, Staatshaushalt und soziale Gerechtigkeit. Doch obwohl kein der Abbau von zehn Subventionen jährlich fast 100 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> und rund 14 Mrd. Euro einsparen könnten, fehlt diese zentrale Säule in der deutschen Klimapolitik bis heute. Trotz großer Ermessenslücken und etlicher politischer Absichtserklärungen existieren weiterhin keine Umsetzungspläne.

Vom Status quo profitieren dabei vor allem Unternehmen und wohlhabende Haushalte. Einkommensschwache hilft es hingegen wenig. Ein Subventionsabbau führt daher zu mehr Soziale Gerechtigkeit 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 2022 nur wenig Konkretes über das Thema fehlt vollständig.

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

Matthias Ruckel, Christopher Latsinger und Steffen Fiedler

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

**POLICY BRIEF 04/2022**



**#SozialerKlimaschutz (Teil 2/4)**

**CO<sub>2</sub>-Preis: Lenkungs Wirkung steigern, Sozialverträglichkeit sichern**

Florian Zornow und Christian Farnik, September 2022

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

**POLICY BRIEF 03/2022**



**Zukunft der Energiesteuern auf Diesel, Erdgas, Strom & Co.**

**Was bedeutet der Kommissionsvorschlag zur Energiesteuerreform für Deutschland?**

Die EU-Kommission hat im Sommer 2021 einen Vorschlag zur Reform der Energiesteuern vorgelegt. Zentrale Elemente sind die Besteuerung von Energiestoffen anhand der Umweltauswirkungen, Anpassung an die Inflation, Abschaffung des Dieselprivilegs und Einführung einer Karbonbesteuerung auf mineralische fossile Fluide. Was es bedeutet, wenn der Vorschlag in Deutschland ohne Änderungen umgesetzt würde, zeigt das folgende Papier. Die Energiesteuer auf Heizstoffe, wie z.B. Heizöl und Erdgas würde dabei deutlich steigen, wenn die Stromsteuer wie bisher erhalten bleibt. Die Umsetzung sollte erdientwert, aber schrittweise erfolgen und begleitet werden von sozialen Ausgleichsmaßnahmen und der Förderung des Umwegs auf klimafreundliche Alternativen.

Von Florian Zornow, Steffen Fiedler und Matthias Ruckel

**Vorbereitung aktuelle Entwicklung der Energiesteuer**

Die Energiesteuer sind in den letzten Monaten stark gestiegen und werden in den kommenden Monaten weiter ansteigen. Die weitere kurzfristige Preisentwicklung ist unklar. Dennoch ist davon auszugehen, dass die Kosten der Energie in Zukunft noch weiter ansteigen werden. Dies ist vor allem durch die hohen Energiepreise in Europa und die hohen Energiepreise in Deutschland zu erwarten. Durch hohe Preise werden sich vor allem Haushalte und gewerbliche Nutzer stark beeinträchtigt fühlen. Die Möglichkeit einer Erhöhung der Energiesteuer, um die Energiekosten zu senken, ist daher nicht zu übersehen.

**Kernpunkte des Kommissionsvorschlags**

Am 16. Juli 2021 hat die EU-Kommission im Rahmen des Fit for 55 Pakets ihren Vorschlag für eine Reform der Energiesteuern für die Mitgliedstaaten vorgelegt. Die Energiesteuer sollten auf der Basis der Umweltauswirkungen und der Förderung des Umwegs auf klimafreundliche Alternativen.

Ann-Cathrin Beckmann, Ingrid Blö, Steffen Fiedler, Simon Heesbeen, Florian Zornow, Steffen Fiedler, Christian Farnik, Carsten Schwanke, Sabina Schwanke, Florian Zornow, September 2022

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

## Publikationen im Rahmen des Projekts:

- Abbau klimaschädlicher Subventionen
- Sozialverträglicher CO<sub>2</sub>-Preis
- Energiesteuer und Fit-For-55
- Entwicklung des Umweltsteueraufkommens
- KSSP im Verkehr
- Impulspapier mit Maßnahmenpaket

**INTERGRUNDLAGEN**



**Woher der Staat sein Geld bekommt**

Jahr	Arbeit	Kapital	Wohlfahrt	Umwelt
2003	65%	27%	3%	5%
2020	63%	27%	3%	7%
2024	61%	27%	3%	9%

**Finanzpolitik für die Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft**

Warum Umweltsteuern sinken und wie wir sie auf Klimaschutz programmieren

Holger Blö, Christopher Latsinger, Matthias Ruckel, vml/Hilmar von Schöner-Bichsel, März 2022

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

**POLICY BRIEF ZUM KLIMASCHUTZ DURCH VERKEHRSPOLITIKEN 03/2022**



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

Im Verkehrssektor verliert auf dem Weg zum Klimaziel 2030 die größte Lücke von über 200 Millionen Tonnen Treibhausgasemissionen im Jahr 2030 bis zum Klimaziel im Jahr 2030. Die Verkehrsmittel müssen durch ein integriertes Maßnahmenpaket um 50% bis 60% reduziert werden. Die Klimaziele sind ambitioniert, aber erreichbar. Die Klimaziele sind ambitioniert, aber erreichbar. Die Klimaziele sind ambitioniert, aber erreichbar.

Von Matthias Ruckel und Hilmar von Schöner-Bichsel

**1. Im deutschen Klimaschutz klappt eine Lücke**

Um das deutsche Klimaziel 2030 zu erreichen, muss Deutschland seine jährlichen Treibhausgasemissionen weiter senken als im Vergleich zum Jahr 2019. Das ist nur möglich, wenn die Treibhausgasemissionen in den Sektoren Industrie, Verkehr, Gebäude, Luftverkehr und Seefahrt sinken. Die Treibhausgasemissionen im Verkehr sind im Vergleich zum Jahr 2019 um 10% gesunken. Die Treibhausgasemissionen im Verkehr sind im Vergleich zum Jahr 2019 um 10% gesunken.

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

**POLICY BRIEF**



**Marktkräfte für den Klimaschutz nutzen: Reformimpulse für mehr Klimaschutz in den öffentlichen Finanzen**

Ann-Cathrin Beckmann, Ingrid Blö, Steffen Fiedler, Simon Heesbeen, Florian Zornow, Steffen Fiedler, Christian Farnik, Carsten Schwanke, Sabina Schwanke, Florian Zornow, September 2022

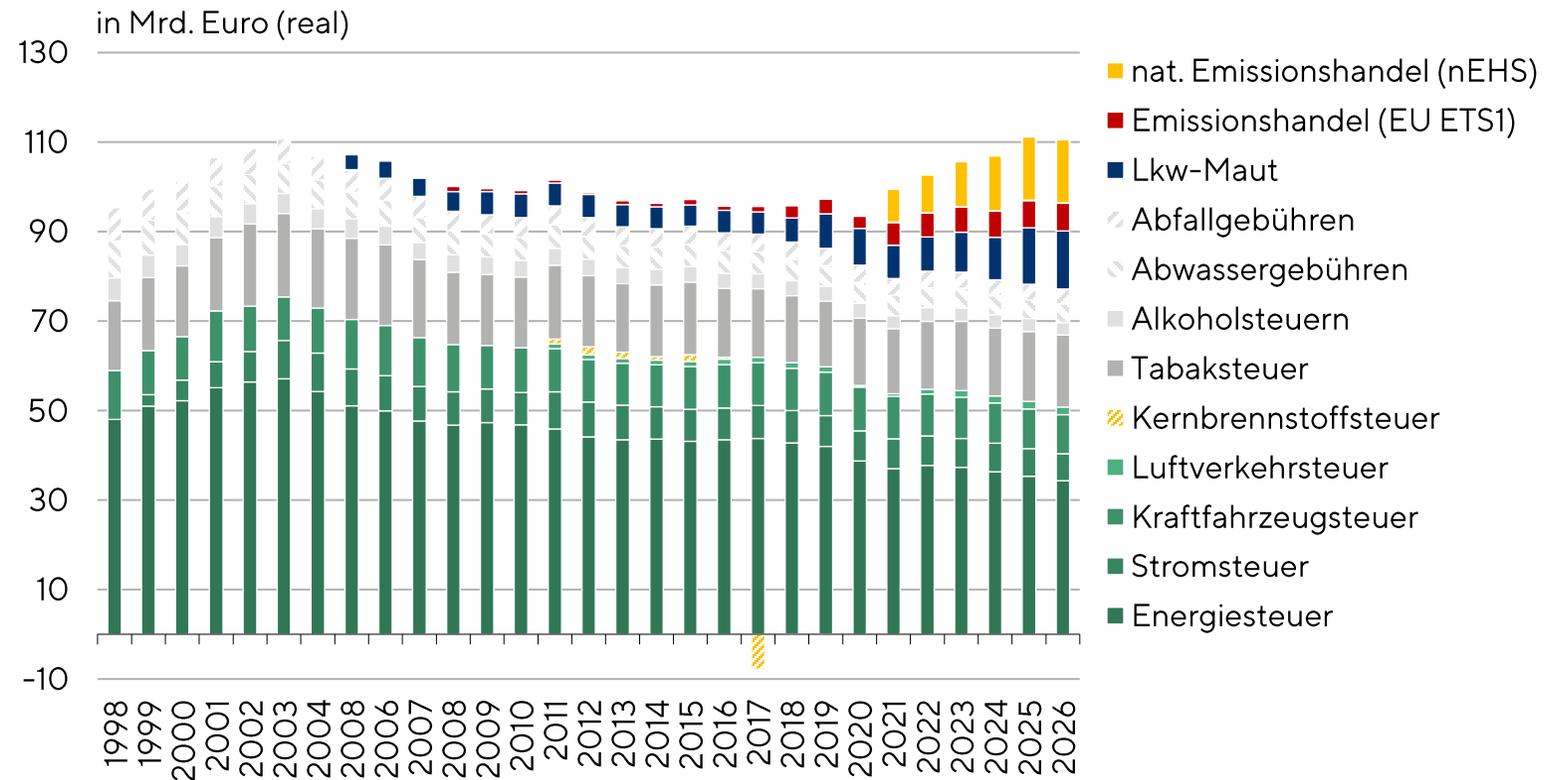
Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

<https://foes.de/de-de/unsere-aufgaben/projekte/2021-marktkraefte-fuer-den-klimaschutz>



# Entwicklung des umweltbezogenen Aufkommens

- Inflationsbedingter **Rückgang des realen Umweltsteuer-aufkommens** um 29 % seit 2003. *„Kalte Regression“*
- Geringe **Kosteninternalisierung** (Marktversagen): Über 500 Mrd. Euro an Umwelt- & Gesundheitsschäden
- Anzeichen einer **Trendwende**
- **Weiterentwicklung** für Phase der Dekarbonisierung (Energiesteuer, CO<sub>2</sub>-Preis brechen weg)



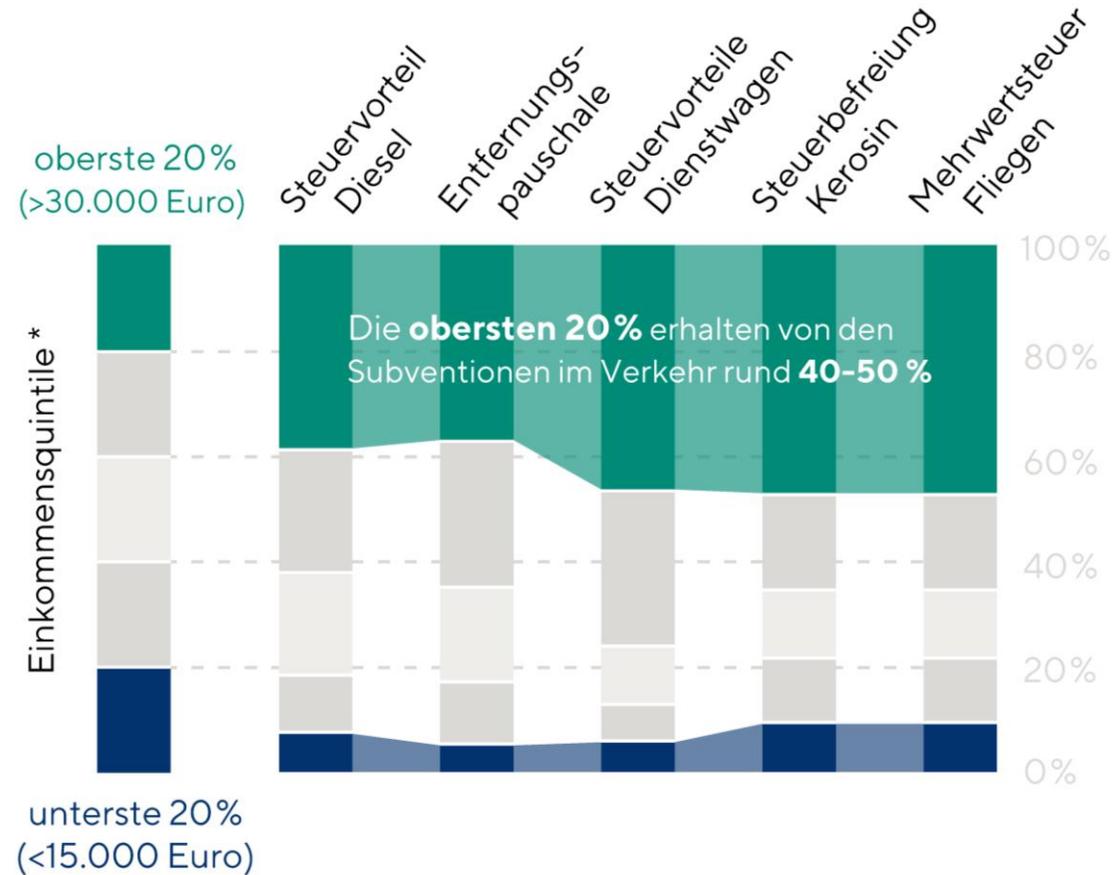
Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage des Arbeitskreises „Steuerschätzungen“ (BMF 2021 und weitere Jahre), Eurostat (2022) – HICP: annual data [prc\_hicp\_aind], Stand 20.01.2022; 2021 = 100.

# Das Maßnahmenpaket im Überblick

Maßnahme	Klimaschutzwirkung* (Mio. t. CO <sub>2</sub> p.a.)	Einnahmen* (Mrd. Euro p.a.)
<b>1) Bestehende Fehlanreize korrigieren</b>		
Abschaffung Steuerbefreiung Kerosin	8,7	8,3
Abschaffung Dieselprivileg	3,7	8,2
Reform der Dienstwagenbesteuerung	0,3	3,5 – 5,5
Reform der Entfernungspauschale	2,0	4,0 – 5,6
Angleichung Heizstoffsteuersätze	2,1	Bis zu 10**
Reform der Industrieausnahmen	n.q.	mind. 2 – 2,5
<b>2) Das zentrale Instrument des marktbasierten Klimaschutzes stärken</b>		
Höherer CO <sub>2</sub> -Preis (BEHG)	5,9	9,4***
<b>3) Neue Instrumente für den Einstieg in die Transformation</b>		
CO <sub>2</sub> -basierte Zulassungssteuer	2,8	4,0
Einführung einer Pkw-Maut ab 2030	>12,8	>30,0
Einführung einer Stickstoffüberschussabgabe	n. q.	n. q.
Einführung einer Primärbaustoffsteuer	n. q.	1 – 1,5
<b>Summe (ohne Pkw-Maut)</b>	<b>&gt;25</b>	<b>&gt;50</b>

Quelle: Prognos im Auftrag des FÖS sowie FÖS (2021); \* zu berücksichtigen sind die teils unterschiedlichen Wirkzeiträume; \*\*bei Erreichen der Angleichung auf Basis durchschnittliche Einnahmen 2009-2018 \*\*\*CO<sub>2</sub>-Preis von 66 Euro/t in 2023

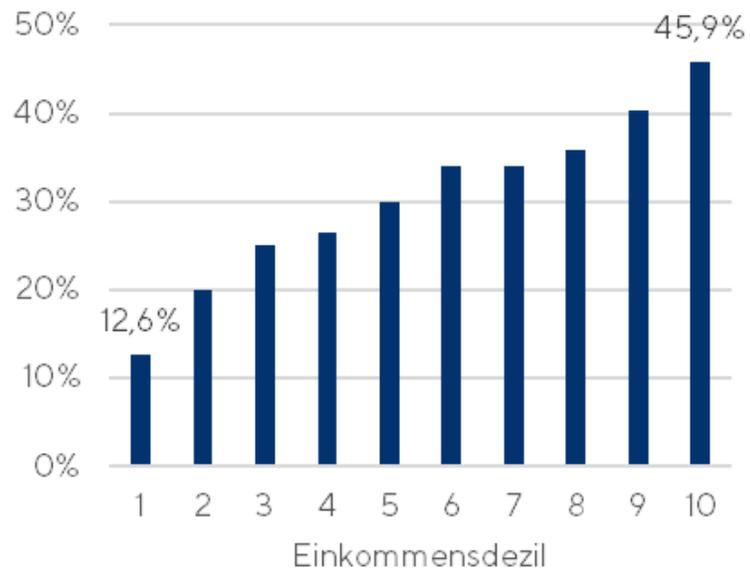
# Potenzial für gerechtere Verteilung vor allem im Verkehr



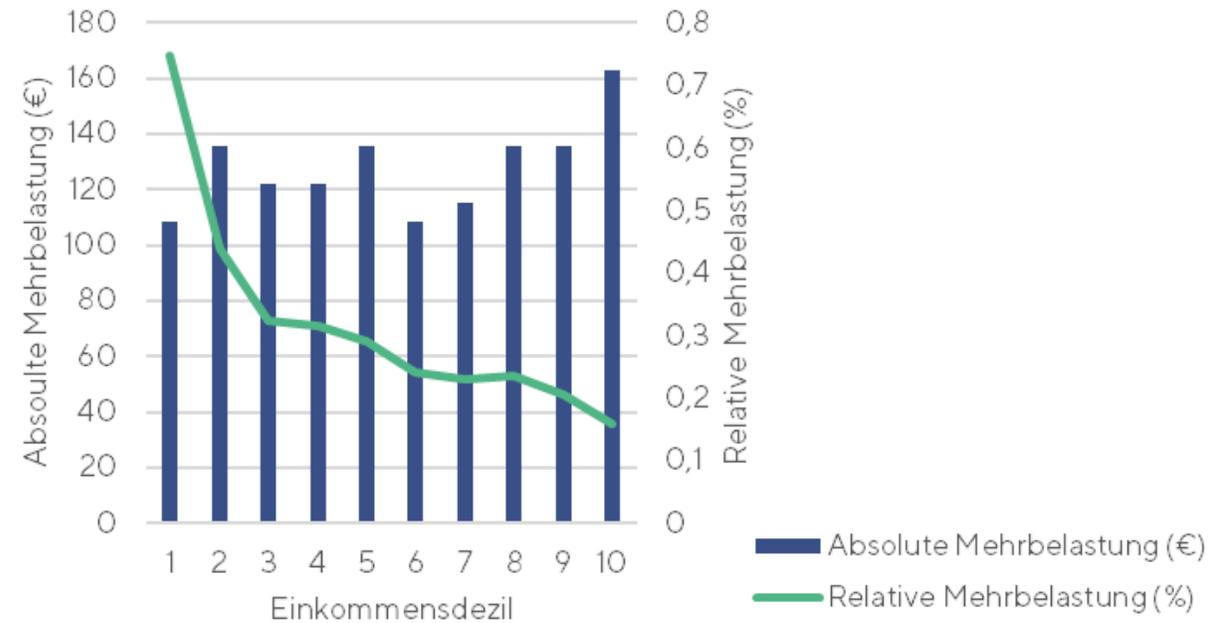
# Verteilungswirkungen im Detail

Notwendigkeit von Begleitmaßnahmen, Investitionen in Alternativen etc.

### Anteil der Haushalte mit Diesel



### Abschaffung Dieselprivileg: Mehrbelastungen p.a. (nur Haushalte mit Diesel)



Quelle: eigene Berechnung auf Basis des SOEP-Datensatz (v37)

## Preissignale in Zeiten hoher Energiepreise und Inflation?

- Hohe Preise sind **Marktsignal**: derzeitige **Knappheit**. Der Verbrauch muss reduziert werden.
- **Reduktion/Substitution des Verbrauchs** ist nachhaltige Reaktion auf Knappheit (lange Frist und Klimaschutz im Auge behalten). Senkt Kosten tatsächlich.
- Reduktion wird durch den Preis „**effizient**“ **gesteuert**. It's a **Feature, not a Flaw**.
- **Verteilungswirkung** u.U. extrem unsozial und erfordert **Umverteilung/Entlastung**
  - Steuern und Subventionen
  - möglichst **bedarfsgerecht kompensieren** statt Gießkanne: neue Zahlungskanäle!



**Vielen Dank!**



Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.  
Schwedenstraße 15a | 13357 Berlin | Deutschland  
+49 (0)30 - 76 23 991 - 30 | foes@foes.de