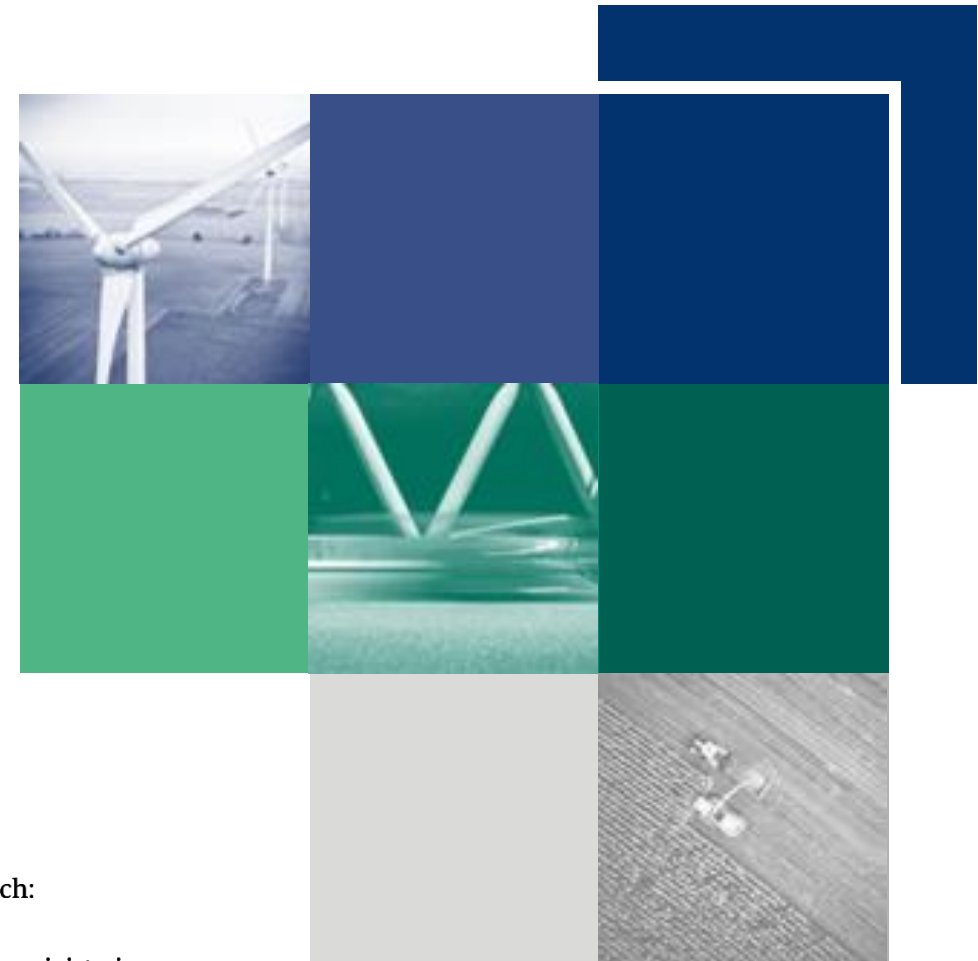


Marktkräfte für den Klimaschutz

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

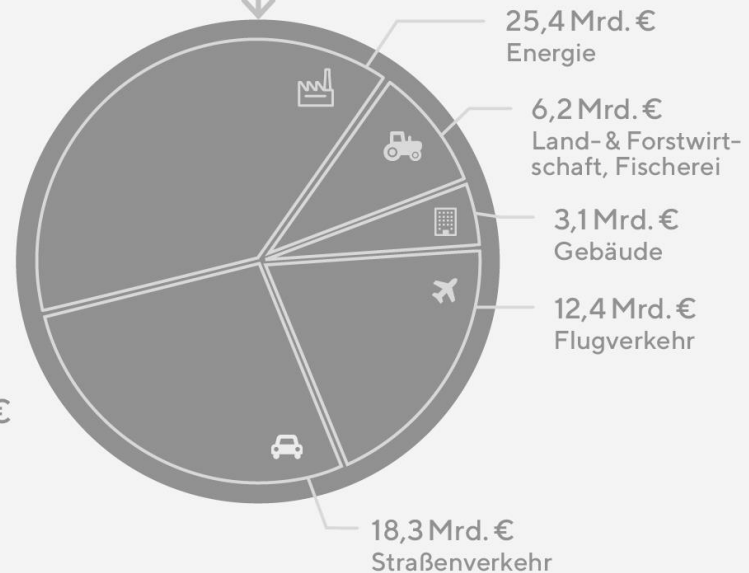
1.483 Mrd. €
 Öffentliche Einnahmen aus
 Steuern und Sozialversicherungs-
 beiträgen 2021

100,1 Mrd. € / 6,8%
 Umwelteinnahmen, 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



65,4 Mrd. €
 Umweltschädliche
 Finanzflüsse






POLICY BRIEF 07/2022

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 kein der Abbau von zehn Subventionen jährlich fast 100 Mio. Tonnen CO₂ und rund 1,6 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 Steuerungerechtigkeit 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)

CO₂-Preis: Lenkungswirkung steigern, Sozialverträglichkeit sichern

Florian Zornow und Christian Fahrenz, September 2021

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft



POLICY BRIEF 03/2022

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

Was bedeutet der Kommissionsvorschlag zur Energiesteuernichtlinie für Deutschland?

Die EU-Kommission hat im Sommer 2021 einen Vorschlag zur Reform der Energiesteuernichtlinie vorgelegt. Zentrale Elemente sind die Bestimmung von Energiesteuern 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 erdichtet, 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 auch umweltfreundliche Alternativen wie erneuerbare Energien teurer. Es ist wichtig, wieder zu einer Angleichung der Energiesteuern zu kommen, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft zu sichern. Die Energiesteuern sollten nicht die Preistreiber für die Energieerzeugung sein.

Kernpunkte des Kommissionsvorschlags

Am 16. Juli 2021 hat die EU-Kommission im Rahmen der Fit for 55-Pakete ihren Vorschlag für die Energiesteuernichtlinie 2024 zur Reform der mit 2020 vergleichbaren Energiesteuern vorgelegt. Die Energiesteuern sollten nicht die Preistreiber für die Energieerzeugung sein.

Alex Cotten Beckmann, Ingrid Elz, Steffen Fiedler, Simon Heesbeen, Florian Fahrenz, Matthias Ruckel, Constanze Schwan, Sabina Schwan, Florian Zornow - September 2022

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

Publikationen im Rahmen des Projekts:

- Abbau klimaschädlicher Subventionen
- Sozialverträglicher CO₂-Preis
- Energiesteuer und Fit-For-55
- Entwicklung des Umweltsteueraufkommens
- KSSP im Verkehr
- Impulspapier mit Maßnahmenpaket



Wohler der Staat sein Geld bekommt

Jahr	Umwelt	Wohlfahrt	Sozial	Ausgaben
2003	4,5%	3,7%	3,2%	
2021	10,5%	7,5%	6,5%	
2024	12,5%	9,5%	8,5%	

Finanzpolitik für die Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

Warum Umweltsteuern sinken und wie wir sie auf Klimaschutz programmieren

Hilger Die, Christopher Latsinger, Matthias Ruckel, vml/Hilger Die, Johanna Böhme, März 2022

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft



POLICY BRIEF ZUM KLIMASCHUTZ DURCH VERKEHRSMIßNUTZUNG 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 Verkehrsmittelbranche muss ein klimafreundliches Mobilitätsprogramm entwickeln, das die Umstellung der aktuellen Mobilitätsstruktur im Jahr 2030 ermöglicht. Die Umsetzung für die nächsten Jahre ist entscheidend. Die Programmpunkte sind: 1. Erhöhung der CO₂-Emissionen im Jahr 2030 auf 100 Mio. Tonne CO₂ (von 120 Mio. Tonne im Jahr 2020). 2. Erhöhung der CO₂-Emissionen im Jahr 2030 auf 100 Mio. Tonne CO₂ (von 120 Mio. Tonne im Jahr 2020). 3. Erhöhung der CO₂-Emissionen im Jahr 2030 auf 100 Mio. Tonne CO₂ (von 120 Mio. Tonne im Jahr 2020). 4. Erhöhung der CO₂-Emissionen im Jahr 2030 auf 100 Mio. Tonne CO₂ (von 120 Mio. Tonne im Jahr 2020). 5. Erhöhung der CO₂-Emissionen im Jahr 2030 auf 100 Mio. Tonne CO₂ (von 120 Mio. Tonne im Jahr 2020).

Von Matthias Ruckel und Hilger Die, März 2022

1. Im deutschen Klimaschutz klappt eine Lücke

Um das deutsche Klimaziel 2030 zu erreichen, muss Deutschland seine jährlichen Treibhausgasemissionen wieder senken in dem Höhepunkt Jahren bis 2020 um knapp 70 auf 400 Mio. t CO₂-Äquivalent. Nach 10 Jahren sind diese Ziel verfehlt und es zeigt sich eine Abwärtsentwicklung von Investitionen im Verkehrssektor (BMV, 2021).

Ein wesentlicher Grund für die fehlende Zielerreichung sind die unzureichenden Investitionen in den Verkehr. Die jüngste Investitionsplanung 1. Die deutsche Bundesregierung im Jahr 2020 hat ein langfristiges Fortschrittsplan über den Ausbau des jenseits 2025 in der Bundesregierung 2022 und 2023 keine Anknüpfung des Investitionsraums und der stark reduzierten Investition durch Kontraktabschlüssen. Investition weniger aus dem Programm des Bundesverkehrs (BMV, 2021) und die über den Investitionsprogramm. Für das Jahr 2022 werden wieder deutlich höhere Investitionen angedacht. Derzeit sind im Verkehrssektor im Jahr 2022 nur Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs von 3,3 Mrd. Euro angedacht. Das 2020-Die mit den Investitionsprogramm (inklusive der Investition) mit um insgesamt 11 Mrd. Euro, während die Bundesregierung es nicht die die Absicht, wichtige Investitionsprojekte, Autos, Luftverkehr, Flugzeugbau etc. verzeichnen über 10% der Treibhausgasemissionen des nationalen Verkehrs.

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft



POLICY BRIEF

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

Alex Cotten Beckmann, Ingrid Elz, Steffen Fiedler, Simon Heesbeen, Florian Fahrenz, Matthias Ruckel, Constanze Schwan, Sabina Schwan, Florian Zornow - September 2022

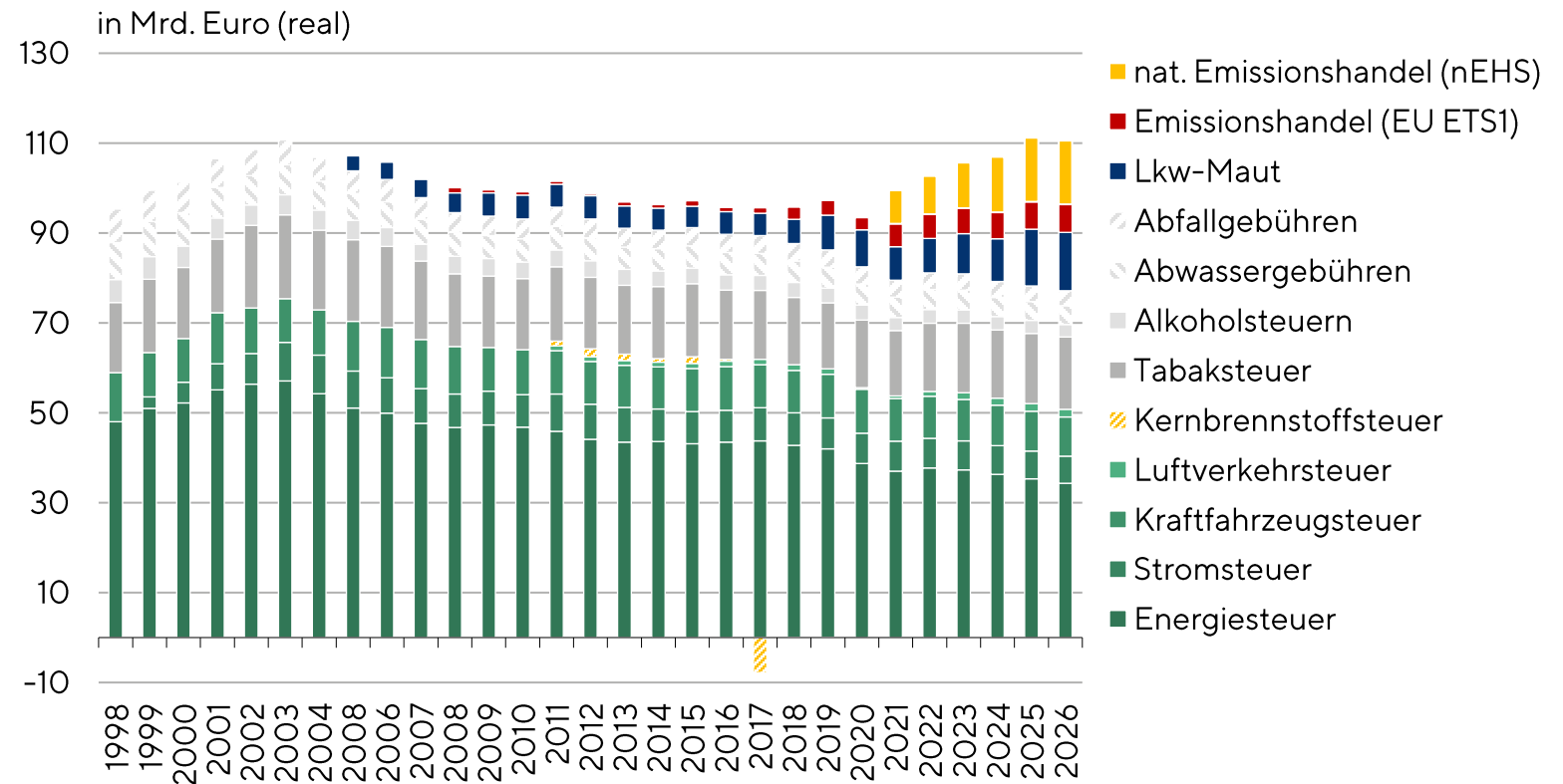
Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft

<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, CO₂-Preis brechen weg)



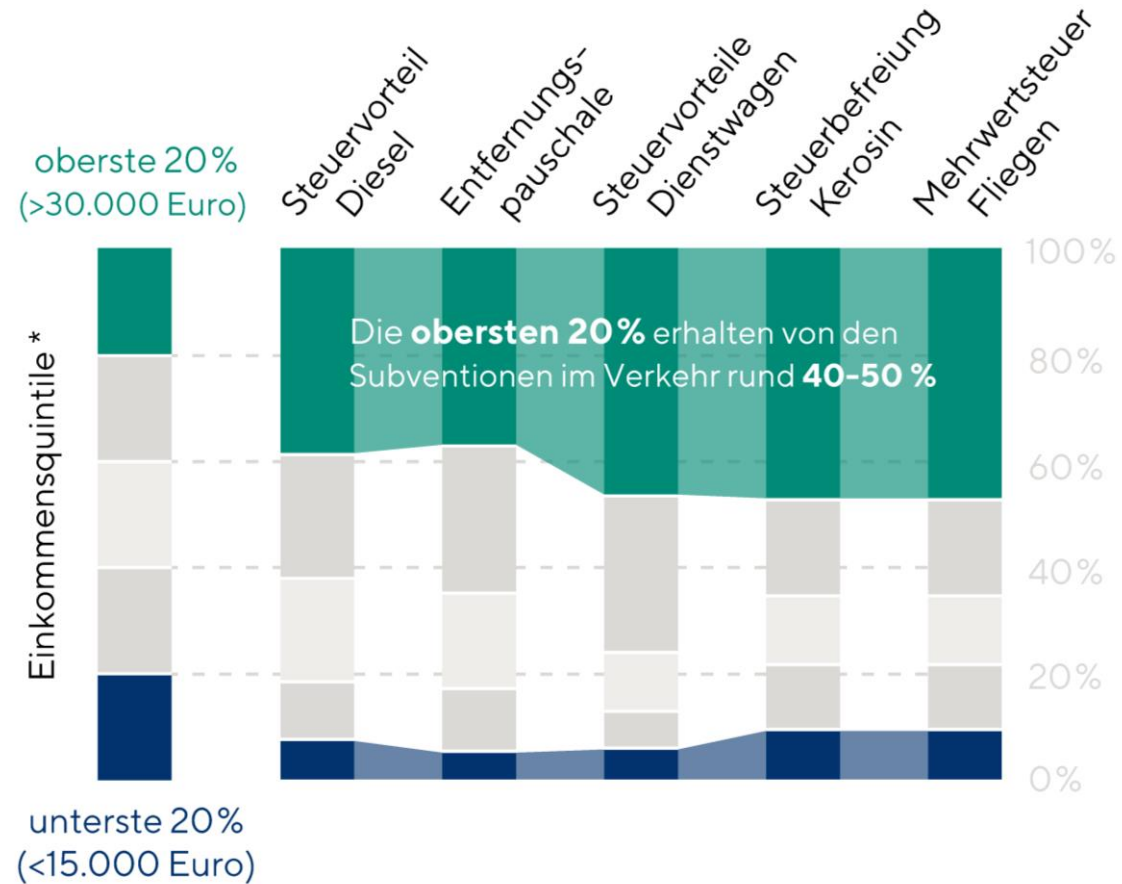
Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage des Arbeitskreises „Steuerschätzungen“ (BMF 2021 und weitere Jahre), Eurostat (2022) – HICP: annual data [prc_hicp_aind], Stand 20.01.2022; 2021 = 100.

Das Maßnahmenpaket im Überblick

Maßnahme	Klimaschutzwirkung* (Mio. t. CO ₂ p.a.)	Einnahmen* (Mrd. Euro p.a.)
1) Bestehende Fehlanreize korrigieren		
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
2) Das zentrale Instrument des marktbasierten Klimaschutzes stärken		
Höherer CO ₂ -Preis (BEHG)	5,9	9,4***
3) Neue Instrumente für den Einstieg in die Transformation		
CO ₂ -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
Summe (ohne Pkw-Maut)	>25	>50

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 ***CO₂-Preis von 66 Euro/t in 2023

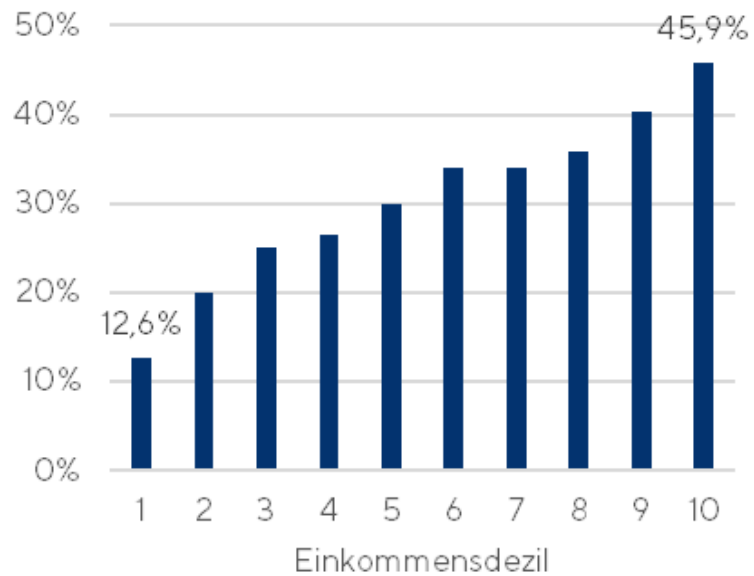
Potenzial für gerechtere Verteilung vor allem im Verkehr



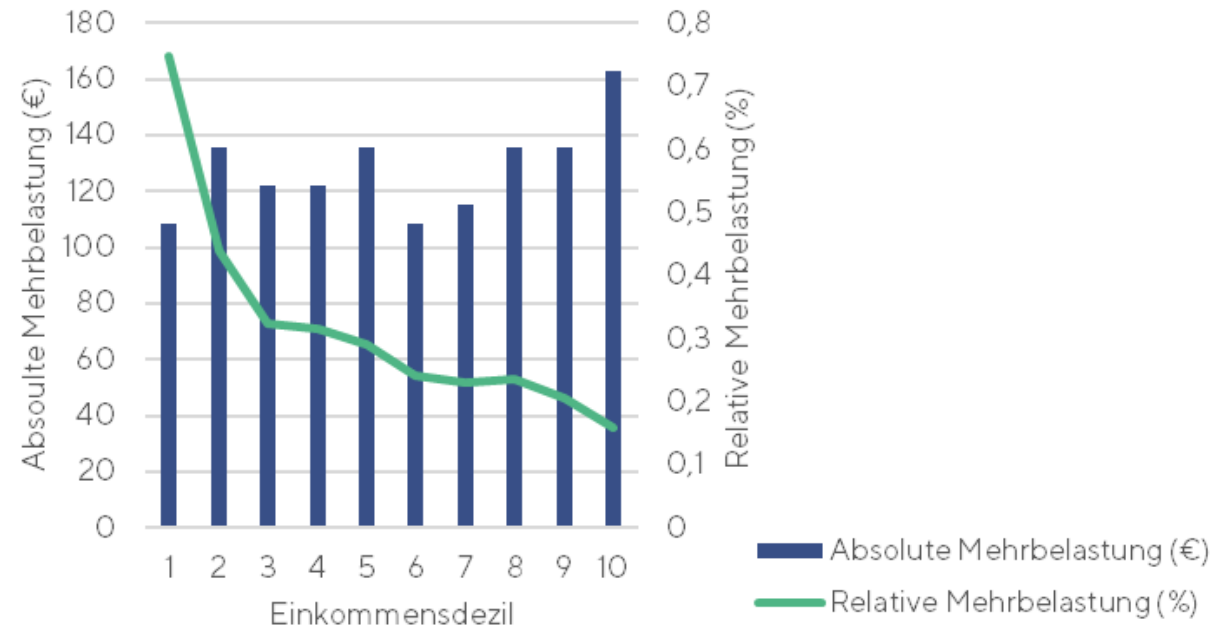
Verteilungswirkungen im Detail

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