



POLICY BRIEF (03/2022)

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

Was bedeutet der Kommissionsvorschlag zur Energiesteuerrichtlinie für Deutschland?

Die EU-Kommission hat im Sommer 2021 einen Vorschlag zur Reform der Energiesteuer-Richtlinie vorgelegt. Zentrale Elemente sind die Besteuerung von Energieträgern anhand der Umweltschädlichkeit, Anpassung an die Inflation, Abschaffung des Dieselprivilegs und Einführung einer Kerosinbesteuerung auf inner-europäische Flüge. Was es bedeutet, wenn der Vorschlag in Deutschland ohne Abweichungen 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 ambitioniert, aber schrittweise erfolgen und begleitet werden von sozialen Ausgleichsmechanismen und der Förderung des Umstiegs auf klimafreundliche Alternativen.

Von Florian Zerzawy, Swantje Fiedler und Matthias Runkel

Vorbemerkung: aktuelle Entwicklung der Energiepreise

Die Energiepreise sind in den letzten Monaten stark gestiegen und haben aufgrund des Krieges in der Ukraine ungeahnte Höhen erreicht. Die weitere kurzfristige Preisentwicklung ist nicht vorherzusehen. Dennoch ist davon auszugehen, dass die fossilen Energiepreise in Zukunft nicht durch (geologische) Knappheiten fossiler Brennstoffe getrieben werden, sondern z.B. durch geopolitische Faktoren. Durch hohe Preise werden zuvor unwirtschaftliche Lagerstätten wieder rentabel. Dadurch kommt es mittel- bis langfristig wieder zu einer Angebotserweiterung, was wiederum zu sinkenden Preisen führen kann. Der Staat sollte

daher nicht mit einer Absenkung der Energiesteuern reagieren, um hohe Marktpreise abzufedern, sondern gezielt und über andere Mechanismen entlasten. Die Energiesteuern stellen auch in Zukunft ein wichtiges Instrument zur Einnahmengenerierung für den Staat und zur Internalisierung von Umweltschäden dar.

Kernelemente des Kommissionsvorschlags

Am 14. Juli 2021 hat die EU-Kommission im Rahmen des Fit for 55-Pakets ihren Vorschlag (Europäische Kommission 2021a) zur Revision der seit 2003 geltenden Energiesteuerrichtlinie vorgelegt. Die Energiesteuer-Richtlinie definiert die Mindestsätze für die Energiesteuergestaltung in

den EU-Mitgliedstaaten. Der Reformvorschlag sieht wesentliche Veränderungen vor, die ab dem Jahr 2023 gelten sollen (FÖS 2021a):

- **Ausrichtung an Energiegehalt:** mit der einheitlichen Besteuerung nach Energiegehalt sollen Verzerrungen zwischen den Energieträgern durch unterschiedliche Bemessungsgrundlagen, wie z. B. bei Diesel und Benzin, abgebaut werden.
- **Inflationsanpassung:** Durch eine jährliche Inflationsanpassung soll der Realwert der Steuern erhalten bleiben. Die Änderungen orientieren sich dabei an der Entwicklung des Harmonised Index of Consumer Prices (HICP). Die Inflationsanpassung muss allerdings nicht von den Mitgliedstaaten übernommen werden, solange die nationalen Steuertarife über den Mindestsätzen liegen.

Tabelle 1: Mindeststeuersätze des Kommissionsvorschlags 2023 und 2033 (in Euro/GJ)

Stufe	Energieträger	Mindestsatz 2023 (Euro/GJ)		Mindestsatz 2033* (Euro/GJ)	
		Kraftstoffe	Heizstoffe	Kraftstoffe	Heizstoffe
1	Benzin, Kohle, Diesel, schweres Heizöl, Kerosin (außerhalb Flugverkehr), nicht-nachhaltige Biokraftstoffe**	10,75	0,90	10,75	0,90
2	Kerosin im Flugverkehr	0	-	10,75	-
3	LPG, Erdgas, nicht-erneuerbarer Wasserstoff	7,17	0,60	10,75	0,90
4	nachhaltige aber nicht „fortschrittliche“*** Biokraftstoffe	5,38	0,45	5,38	0,45
5	Elektrizität, „fortschrittliche“ Biokraftstoffe** und grüner Wasserstoff	0,15	0,15	0,15	0,15

Quelle: eigene Darstellung *ohne Inflationsanpassung ** Biokraftstoffe gelten als nachhaltig, wenn sie den THG-Ausstoß deutlich reduzieren und es nicht zu Landnutzungskonflikten kommt. Wenn eine oder beide Bedingungen nicht erfüllt werden, dann gilt der Kraftstoff als nicht-nachhaltig. Biokraftstoffe gelten als „fortschrittlich“ (eng. „advanced“), wenn sie nachhaltig sind und für die Produktion keine zusätzliche Fläche benötigen, d.h. Müll und andere Abfälle für die Produktion verwendet werden.

- **Besteuerung anhand Umweltverträglichkeit:** Die Energieträger werden in Besteuerungsstufen eingeteilt. Am höchsten sollen die umweltschädlichsten Energieträger wie Kohle und Mineralöle besteuert

werden, am niedrigsten Strom, „fortschrittliche“ Biokraftstoffe, Biogas und grüner Wasserstoff. Dazwischen sind nachhaltige Biokraftstoffe einsortiert. Der Steuersatz von Erdgas und Flüssiggas liegt bei 2/3 des Steuersatzes auf Kohle und Mineralöle und steigt in einer 10-jährigen Übergangsphase an, bis er das Niveau der umweltschädlichsten Energieträger erreicht. Es gelten unterschiedliche Mindestsätze für Kraft- und Heizstoffe (Tabelle 1). Liegen die nationalen Steuersätze über den Mindestsätzen, müssen die Tarife nicht in der Höhe angepasst werden. Die Rangfolge muss jedoch von den Mitgliedstaaten beachtet werden.

- **Kerosinbesteuerung:** Kerosin im innereuropäischen gewerblichen Flugverkehr soll besteuert werden. Nach einer 10-jährigen Übergangsphase soll 2033 das Niveau der Steuersätze in Kategorie 1 erreicht werden. Reine Frachtflüge bleiben aufgrund der besonderen Wettbewerbssituation davon ausgenommen.

Der **Reformvorschlag** beinhaltet damit **zentrale Verbesserungen** gegenüber der geltenden Richtlinie. Er verbessert die **Kohärenz zu anderen klimapolitischen Instrumenten**, führt dadurch zu einer **stärkeren Klimaschutzwirkung** und einer **einheitlicheren Struktur in der Besteuerung**.

Im Folgenden zeigen wir, wie eine Umsetzung des Kommissionsvorschlags in Deutschland aussehen könnte, wenn Deutschland die neue Steuersystematik und die erhaltenen Reformelemente ohne Abweichungen übernimmt. Angepasste Regelungen für die Industrie durch weiterhin mögliche Ausnahmen sind nicht berücksichtigt. Wir gehen dabei davon aus, dass es aus umweltpolitischen Gründen nicht zu pauschalen, d.h. für alle geltenden, Absenkungen bei den Regeltarifen der Energie- und Stromsteuer kommt. Beispielsweise würde für eine Angleichung von Benzin und Diesel nicht der Benzinsteuersatz gesenkt, sondern der Dieselsteuersatz erhöht. Auch die Stromsteuer bliebe in bisheriger Höhe erhalten.

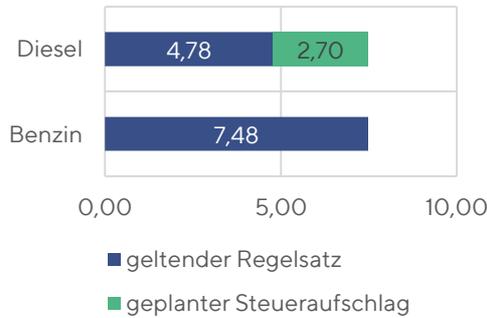
Kraftstoffe: Ende des Dieselprivilegs und Einführung der Kerosinbesteuerung

Steuersätze

Diesel ist in Deutschland bisher bezogen auf den Energiegehalt niedriger besteuert als Benzin. Dies ist gemäß dem Vorschlag der Kommission zukünftig nicht mehr möglich. Der Dieselsteuersatz müsste daher, bezogen auf den Energiegehalt, ab 2023 an den Steuersatz von Benzin angeglichen werden (Abbildung 1). Dadurch würde die jahrzehntelange faktische Subventionierung des Diesels (Dieselprivileg) in Deutschland endlich beendet.

Für Diesel würde das eine Erhöhung gegenüber der geltenden Energiesteuer um 2,70 ct pro kWh bedeuten. Umgerechnet auf das Volumen läge der Steuersatz dann bei 72,70 ct/l anstelle des bisher geltenden Steuersatzes von 47,04 ct/l. **Ein Liter Diesel** würde somit um knapp **26 Cent** teurer (ohne zusätzliche Mehrwertsteuer).

Abbildung 1: Steuersätze im Jahr 2023 (Kraftstoffe, ct/kWh)

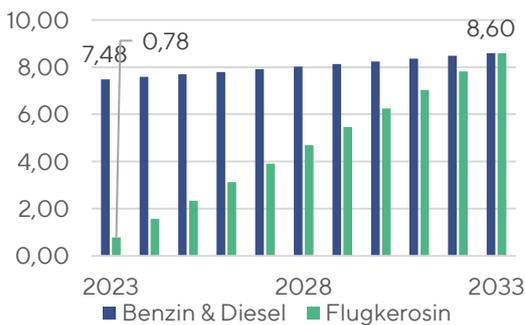


Quelle: eigene Darstellung

In den Folgejahren würde – bei Anwendung der Indexierung – eine kontinuierliche Anhebung sowohl des Benzin- als auch des Dieselsteuersatzes entsprechend dem Inflationsniveau erfolgen (Abbildung 2).

Im Jahr 2023 würde zudem die **Kerosinbesteuerung** für den innereuropäischen gewerblichen Flugverkehr eingeführt und bis 2033 an die Kraftstoffsteuersätze von Diesel und Benzin angeglichen. Bei Einkalkulierung der zu erwartenden Inflation steigt die Steuer auf Kerosin um 0,78 Cent/kWh pro Jahr.

Abbildung 2: Entwicklung der Steuersätze bis 2033 (Kraftstoffe, ct/kWh)



Quelle: eigene Darstellung. Angenommene Inflationsrate 1,4% p.a. gemäß Folgenabschätzung der Kommission (Europäische Kommission 2021b)

Im Jahr 2033 entspräche der Steuersatz (bezogen auf den Energiegehalt) damit dem von Benzin und Diesel. Tabelle 2 zeigt die Steuersätze im Jahr 2033 umgerechnet auf Volumeneinheiten.

Tabelle 2: Inflationsangepasste Steuersätze für Benzin, Diesel und Kerosin im Jahr 2033 (ct/l)

Kraftstoff	Steuersatz (ct/l)
Diesel	85,53
Benzin	75,82
Kerosin	84,30

Quelle: eigene Darstellung. Angenommene Inflationsrate 1,4% p.a. gemäß Folgenabschätzung der Kommission (Europäische Kommission 2021b)

Strom als Kraftstoff liegt mit dem geltenden Steuersatz von 2,05 ct/kWh niedriger als die Mineralöle und erfüllt damit die geforderte Rangfolge der Energieträger. Der Steuersatz kann somit unverändert bleiben, es findet jedoch jedes Jahr wie bei den anderen Kraftstoffen ein Inflationsausgleich statt. Wie erwähnt, ist eine Anpassung nicht verpflichtend, solange Deutschland über den Mindestsätzen bleibt. Der Inflationsausgleich ist jedoch sinnvoll, um den Realwert der Steuern zu erhalten.

Heizstoffe: Höchster Tarif für Heizöl, niedrigster für Strom

Steuersätze

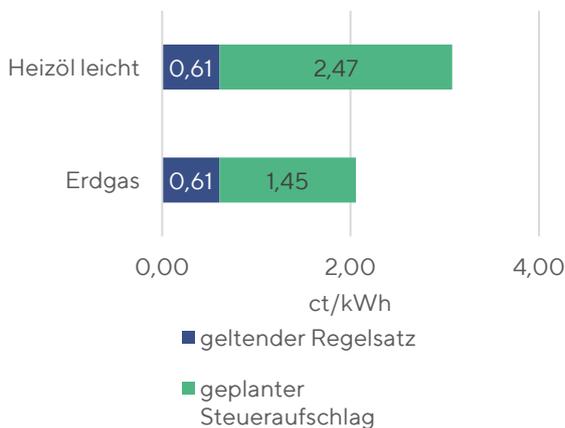
Deutschland hat im EU-Vergleich bisher **niedrige Regelsteuersätze auf Heizstoffe** (vgl. (FÖS 2021a). Heizöl und Erdgas als Heizstoff sind bei der Energiesteuer derzeit – bezogen auf den Energiegehalt – gleich hoch besteuert. Dies ändert sich bei Umsetzung des Kommissionsvorschlags: **Heizöl wäre höher besteuert**, da es als umweltschädlicherer Energieträger in der höchsten Kategorie eingestuft ist. Wenn die Stromsteuer nicht abgesenkt wird, wäre jedoch auch eine deutliche **Anhebung des Steuersatzes auf Erdgas** erforderlich, um die im Kommissionsvorschlag geforderte Rangfolge einzuhalten.

Für ein Beibehalten der Stromsteuer auf bisherigem Niveau gibt es gute Gründe:

- Die Stromsteuer soll einen Anreiz geben, sparsam mit Strom umzugehen (vgl. Bundesregierung 1998).
- Für die Kopplung der Sektoren ist v.a. entscheidend, die fossilen Energieträger zu verteuern (vgl. FÖS 2021b)
- Auch bei einer weitgehend auf erneuerbaren Energien beruhenden Stromerzeugung bleibt die effiziente Nutzung von Strom wichtig, denn der Ausbau der erneuerbaren Energien ist nicht unbegrenzt möglich, das Erreichen der Ausbauziele bis 2030 ohnehin ambitioniert (vgl. FÖS 2021b).
- Durch den Wegfall von Energiesteuereinnahmen aus fossilen Energieträgern und der zunehmenden Elektrifizierung der Sektoren Wärme und Verkehr verbleibt die Stromsteuer als einzig relevante Einnahmequelle des Staates aus der Nutzung von Energie (FÖS u. a. 2021).

Der Steuersatz wäre so anzupassen, dass er geringfügig über dem von Strom liegt. Das bedeutet, dass der Steuersatz mindestens um 1,45 ct/kWh erhöht werden müsste (Abbildung 3). Der Steuersatz auf Heizöl würde, soll auch das Verhältnis zwischen Erdgas und Mineralölen (in der umweltschädlichsten Kategorie) eingehalten werden, 2023 um 2,47 ct/kWh auf 3,08 ct/kWh steigen.

Abbildung 3: Steuersätze im Jahr 2023 (Heizstoffe, ct/kWh)



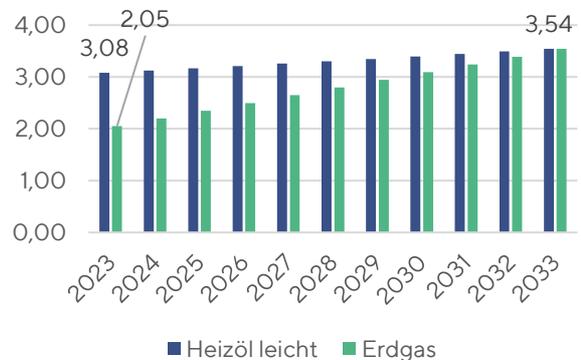
Quelle: eigene Darstellung. Bei Erdgas bezogen auf den unteren Heizwert (der aktuelle Tarif beträgt 0,55 ct/kWh bezogen auf den oberen Heizwert).

Für **einen Liter Heizöl** wären somit anstelle von bisher 6,14 ct/l ab 2023 **31 ct/l** an **Energiesteuer** fällig. Das wäre zwar eine starke Erhöhung gegenüber dem aktuellen Energiesteuersatz, allerdings läge der Heiztarif immer

noch bei lediglich knapp 40% gegenüber dem Einsatz von Dieselmotoren im Verkehr. Bei **Erdgas** würde sich der Steuertarif auf **1,72 ct/kWh** erhöhen (bezogen auf den oberen Heizwert).

Die Besteuerung von Heizöl und Erdgas würde ebenfalls an die **Inflation angepasst**, wenn Deutschland den Vorschlag ohne Abweichungen umsetzen würde. Der Realwert der Steuern bliebe dadurch erhalten. Die Steuersätze im Zeitraum 2023–2033 zeigt Abbildung 4. Wie beim Kerosin als Kraftstoff wird auch Erdgas in einer 10-jährigen Übergangsphase an den Steuersatz von Heizöl (umweltschädlichste Kategorie) angeglichen. Die Steuersätze dieser Heizstoffe liegen allerdings bereits im Ausgangsjahr näher zusammen, sodass der Anstieg der Besteuerung für Erdgas geringer ausfallen wird als beim Kerosin.

Abbildung 4: Entwicklung der Steuersätze bis 2033 (Heizstoffe, ct/kWh)



Quelle: eigene Darstellung

Sozialer Ausgleich: gezielte Entlastung für einkommensschwache Haushalte

Insbesondere im **Wärmebereich** hätte die 1:1-Umsetzung des Kommissionsvorschlags **weitreichende Folgen**, da das **Ausgangsniveau** im Vergleich zur Stromsteuer bisher sehr **niedrig** ist. Der Steuersatz auf Heizöl würde sich fast verfünffachen, auch beim Gas wäre eine Verdreifung die Folge. Gleichzeitig ist zu erwarten, dass ein starker Preisanstieg auch zu großen Energie- und CO₂-Einsparungen führt, da Klimaschutzmaßnahmen (Gebäudedämmung, Heizungstausch, Energieträgerwechsel) wirtschaftlich deutlich attraktiver würden. In der Folge sinkt dadurch auch wieder die Preisbelastung für die Verbraucher*innen.

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, dass von **Energiearmut** betroffene Haushalte von **Heizstoffsteuern** und der **Stromsteuer befreit** werden können. Nach der Definition der Kommission sind Haushalte von Energiearmut betroffen, wenn sie über weniger als 60 % des medianen Äquivalenzeinkommens verfügen (Europäische Kommission 2021a). In **Deutschland** könnte eine **gezielte Entlastung**

für einkommensschwache Haushalte über die bestehenden Transferleistungen (Wohngeld, ALG II etc.) umgesetzt werden, indem die höheren Kosten durch die Steuer vollständig berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind weitere Reformen notwendig, die den Zugang zu saniertem Wohnraum verbessern (Bsp. Klimabonus bei Mietkosten, Umlage von Sanierungskosten) und auch im Verkehrsbereich den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel erleichtern.

Empfehlungen: Übergangszeiträume anpassen, Verzerrungen abbauen, Umstieg fördern

Setzt man voraus, dass aus umweltpolitischen Gründen eine Absenkung der bisher geltenden Regeltarife für Benzin, Diesel, Erdgas, Heizöl und Strom etwa auf die von der Richtlinie vorgesehenen Mindestsätze nicht geboten ist, würden durch die skizzierte 1:1-Umsetzung des Kommissionsvorschlags die Steuern auf einzelne Energieträger deutlich erhöht. Das Dieselprivileg würde abgeschafft, indem der Steuersatz auf den von Benzin angeglichen wird. Auf innereuropäische Flüge würde eine Steuer auf Kerosin erhoben, allerdings mit einer Phase-In-Periode von 10 Jahren. Die Stromsteuer bliebe unverändert. Die Energiesteuer auf Heizstoffe wie Heizöl und Erdgas würde im Ergebnis deutlich steigen.

Insgesamt würde durch die Reform auch das **Steueraufkommen aus der Energiesteuer** zunächst ansteigen. Andererseits geht der Verbrauch bei einem konsequenten Ausstieg aus fossilen Kraft- und Heizstoffen deutlich zurück, so dass der Tarifanstieg bei den Steuern das mittelfristig sinkende Steueraufkommen teilweise ausgleichen kann.

Um einerseits die **Lenkungswirkung zu verbessern**, andererseits die **Sozialverträglichkeit sicherzustellen**, empfehlen wir eine angepasste Umsetzung, für die sich Deutschland in den Verhandlungen einsetzen sollte. Die Bundesregierung muss dafür aber nicht auf eine Einigung auf europäischer Ebene warten, sondern kann die Reformen innerhalb ihres Gestaltungsspielraums auch im Rahmen der geltenden Energiesteuerrichtlinie sofort angehen:

- Der **Energiesteuersatz für Diesel** sollte nicht einmalig, sondern **in fünf Jahres-Schritten** auf den (nach Energiegehalt gleichen) Steuersatz von Benzin angehoben werden. Kurzfristig sind die Anpassungsmöglichkeiten der Dieselnutzer begrenzt und ein starker, einmaliger Preissprung birgt die Gefahr einer großen öffentlichen Ablehnung. Durch das **klare Preissignal mit Übergangszeitraum** werden die **richtigen Anreize** gesetzt und den Verbraucher*innen gleichzeitig Zeit für die notwendige Anpassung (z.B. Austausch von Flotten

bei Firmenwagen, Entscheidung zum Neuwagenkauf bei Privatkunden) gegeben. In Verbindung damit sollte der Nachteil für Diesel-Pkw durch die höhere Hubraum-Komponente in der Kfz-Steuer abgeschafft werden, der bei Wenig-Fahrenden sogar zu einer Entlastung führen könnte (FÖS 2021c). Über diese Anpassung hinaus ist die Kfz-Steuer jedoch insgesamt reformbedürftig (vgl. (FÖS u. a. 2021). Kraftstoffsteuern wirken in der Regel nicht regressiv, im Gegenteil profitieren von Subventionen wie dem Dieselprivileg höhere Einkommen überproportional (FÖS 2021c). Für Geringverdiener könnte z.B. ein nach Einkommen gestaffeltes Mobilitätsgeld Belastungen kompensieren.

- Die **Kerosinbesteuerung** sollte dagegen **schneller angehoben werden**, um schnell Klimaschutzwirkungen im Luftverkehr zu erzielen. Wie vom Umweltbundesamt (UBA 2019) empfohlen, sollte Deutschland den EU-Mindeststeuersatz auf Kerosin von derzeit – nach alter Energiesteuerrichtlinie – 33 ct/l für inländische Flüge erheben und diesen innerhalb von drei Jahren auf den Regelsteuersatz von 65,45 ct/l erhöhen.
- Um Spielräume bei der Ausgestaltung nationaler Tarife zu erhalten, sollte die Stromsteuer aus der Einteilung nach Umweltverträglichkeit herausgelöst werden. Bei den **Heizstoffen** sollten die Steuersätze für **Erdgas und Heizöl** zunächst **gleichgestellt** werden mit dem **Steuersatz auf Strom** (2,05 ct/kWh), auf Grundlage des Energiegehalts. **Das baut die bestehenden Verzerrungen zwischen fossilen Energieträgern und zunehmend erneuerbaren Strom ab** und bringt die Sektorkopplung voran. Um starke einmalige Preissprünge zu vermeiden, sollte auch bei der Energiesteuer eine **schrittweise Anhebung** vorgesehen werden. Zudem müssen die **Förderprogramme zum Heizungstausch weitergeführt** und **aufgestockt** werden, um den Umstieg auf klimafreundliche Heizungen zu beschleunigen und die Menschen vor einer zu hohen Heizkostenbelastung zu bewahren. Wie bei der CO₂-Bepreisung über das Brennstoffemissionshandelsgesetz ist auch im Bereich der Energiesteuern eine **faire Aufteilung zwischen Mietenden und Vermietenden** nötig, damit das Preissignal auch bei denen ankommt, die die Investitionsentscheidungen für effizientere Heizungstechnik oder Gebäudedämmung treffen (FÖS 2021d).
- Als Alternative bzw. Ergänzung zur Stromsteuer könnte auch eine **Besteuerung der fossilen Primärenergieträger für die Stromerzeugung** über die Energiesteuer erfolgen. Dadurch ergäbe sich eine Differenzierung der Strombesteuerung nach Umweltverträglichkeit.

Als weiteres Instrument, um die „Fit for 55“-Ziele zu erreichen, schlägt die Kommission die Erweiterung des **Europäischen Emissionshandels** (ETS) vor. Ab 2026 soll auf europäischer Ebene der Emissionshandel für **Gebäude**

und **Straßenverkehr** eingeführt werden. Die beiden Instrumente sollen **jedoch komplementär wirken**, da die Energiesteuer nur den Konsum von Energie besteuert, während der ETS den Emissionsausstoß bepreist. Im **Straßenverkehr** sind zudem noch die **Beimischungsquoten** von zentraler Bedeutung. Es ist wichtig, dass alle Instrumente kohärent aufeinander abgestimmt werden und sichergestellt wird, dass nicht an der einen Stelle Ambitionen reduziert werden, um sie an anderer Stelle beizubehalten.

Quellenverzeichnis

Bundesregierung (1998): Entwurf eines Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform, BT-Drs. 14/40 vom 17.11.1998. Abrufbar unter: <http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/14/000/1400040.pdf>. Letzter Zugriff am: 31.7.2015.

Europäische Kommission (2021a): Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Restrukturierung der Rahmenvorschriften der Union zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (Neufassung). Abrufbar unter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12227-EU-Green-Deal-Revision-of-the-Energy-Taxation-Directive_en. Letzter Zugriff am: 20.1.2022.

Europäische Kommission (2021b): Impact Assessment Report Accompanying the document Proposal for a Council Directive restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity. Abrufbar unter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12227-EU-Green-Deal-Revision-of-the-Energy-Taxation-Directive_en. Letzter Zugriff am: 25.8.2021.

FÖS (2021a): Stellungnahme Reformvorschlag der EU-Kommission zur Energiesteuerrichtlinie. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2021/2021-11-15_FOES-Feedback_ETD_en_de.pdf. Letzter Zugriff am: 19.1.2022.

FÖS (2021b): Soziale und ökologische Auswirkungen einer Senkung der EEG-Umlage. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2021/2021-06_FOES_EEG_Umlagesenkung.pdf. Letzter Zugriff am: 29.7.2021.

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. Letzter Zugriff am: 6.1.2021.

FÖS (2021c): 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 (2021d): #SozialerKlimaschutz (Teil 4/4): CO₂-Preis bei Vermietung: Kosten und Handlungsanreize sinnvoll aufteilen. Berlin.

UBA (2019): Umweltschonender Luftverkehr. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf. Letzter Zugriff am: 5.10.2020.

IMPRESSUM

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

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages