



Repurposing von Subventionen

Staatliche Begünstigungen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten



Inhalt

Trotz politischer Zusagen und großer öffentlicher Finanzbedarfe für die Transformation stagniert die Reform klimaschädlicher Subventionen in Deutschland. Der Policy Brief verdeutlicht, wie die Reform von Subventionen nicht nur ökologisch, sondern auch fiskalisch sinnvoll gestaltet werden kann. **Ein Reformpaket für acht Subventionen mit einem jährlichen Umfang von derzeit rund 35 Mrd. Euro zeigt, wie die Mittel besser eingesetzt werden können.** Durch das Umwidmen im selben Empfängerkreis in den Bereichen

Energie und Industrie, Verkehr und Landwirtschaft werden Fehlanreize abgebaut und die Subventionen sinnvoll für den Umwelt- und Klimaschutz eingesetzt.

Das Ergebnis ist eine effizientere Finanzpolitik für eine nachhaltige Zukunft. Der Staatshaushalt wird entlastet und für den Klimaschutz sind **Einsparungen in einer Größenordnung von 6,5 bis 11,8 Mio. t CO₂-Äquivalenten pro Jahr** zu erwarten.

Veröffentlichung: 8. Januar 2026

Herausgeber

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)

Invalidenstraße 34
10115 Berlin

Tel +49 (0) 30 76 23 991 – 30

Fax +49 (0) 30 76 23 991 – 59

foes.de – foes@foes.de

Über das FÖS

Das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS) ist ein überparteilicher und unabhängiger politischer Think Tank. Wir setzen uns seit 1994 für eine Weiterentwicklung der sozialen Marktwirtschaft zu einer ökologisch-sozialen Marktwirtschaft ein und sind gegenüber Entscheidungsträger*innen und Multiplikator*innen Anstoßgeber wie Konsensstifter. Zu diesem Zweck werden eigene Forschungsvorhaben

durchgeführt, konkrete Konzepte entwickelt und durch Konferenzen, Hintergrundgespräche und Beiträge in die Debatte um eine moderne Umweltpolitik eingebracht. Das FÖS setzt sich für eine kontinuierliche ökologische Finanzreform ein, die die ökologische Zukunftsfähigkeit ebenso nachhaltig verbessert wie die Wirtschaftskraft.

Förderhinweis

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestags

Reformpaket Repurposing von Subventionen

Inhaltsverzeichnis

1	Klimaschädliche Subventionen: Wo stehen wir heute?	6
2	<i>Repurposing</i> von Subventionen als Erfolgsfaktor für Reformen	8
3	Reformpaket: acht Subventionen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten	9
3.1	Auswahl der Subventionen	9
3.2	Reformvorschläge Energie und Industrie	10
3.2.1	Energiesteuervergünstigungen Industrie	10
3.2.2	Konzessionsabgabe	12
3.3	Reformvorschläge Verkehr	13
3.3.1	Energiesteuervergünstigung Diesel	13
3.3.2	Entfernungspauschale	14
3.3.3	Dienstwagenprivileg	15
3.3.4	Energiesteuerbefreiung Kerosin	15
3.4	Reformvorschläge Landwirtschaft	16
3.4.1	Mehrwertsteuerreduktion bei tierischen Lebensmitteln	17
3.4.2	Energiesteuervergünstigung Agrardiesel	17
3.5	Schätzung der Klimawirkung von Reformen	18
4	Wirkungen des Reformpakets: gut für Klimaschutz, soziale Gerechtigkeit, Wirtschaft und Staatshaushalt	19
	Anhang: Steckbriefe der Subventionen	21
	Literaturverzeichnis	38

Zusammenfassung der Ergebnisse

WARUM Repurposing der Schlüssel für Subventionsreformen ist (Kapitel 1 und 2)

- 1 Der Abbau klimaschädlicher Subventionen scheitert in der Praxis häufig nicht an fehlenden ökonomischen oder klimapolitischen Argumenten, sondern an politischen Widerständen. Diese entstehen insbesondere dort, wo Reformen als reine Streichung von Vorteilen wahrgenommen werden, ohne dass ein erkennbarer Ausgleich oder Nutzen gegenübersteht. Der *Repurposing*-Ansatz setzt genau hier an: **Statt klimaschädliche Begünstigungen ersatzlos abzuschaffen, werden die freiwerdenden Mittel gezielt für klima-, sozial- und wirtschaftspolitische Ziele eingesetzt.**
- 2 **Repurposing verbindet damit drei zentrale Vorteile:** Erstens erhöht es die **politische Durchsetzbarkeit**, da Reformverlierer*innen kompensiert und neue Gewinner*innen geschaffen werden können. Zweitens verbessert es die **klimapolitische Wirksamkeit**, weil bestehende Fehlanreize aktiv in förderliche Rahmenbedingungen überführt werden. Drittens stärkt es die **Kohärenz staatlichen Handelns**, indem widersprüchliche Politiken – etwa CO₂-Bepreisung auf der einen und fossile Begünstigungen auf der anderen Seite – aufgelöst werden.

WIE sich klimaschädliche Begünstigungen in verschiedenen Feldern umleiten lassen (Kapitel 3)

- 3 Im **Verkehrssektor** können Mittel aus der steuerlichen Bevorzugung fossiler Antriebe und aus verkehrsinduzierten Begünstigungen gezielt in klimafreundliche Mobilitätsangebote umgelenkt werden – etwa in den öffentlichen Verkehr, die Schiene oder eine sozial ausgewogene Elektromobilität. Das Papier enthält Reformvorschläge für die Dieselbesteuerung, die Entfernungspauschale, das Dienstwagenprivileg und die Kerosinsteuer.
- 4 Im Bereich **Energie und Industrie** adressieren die Reformvorschläge bestehende Entlastungsregelungen bei den Energiepreisen, die fossile Energien begünstigen und klimaschädliche Fehlanreize setzen. Mit der schrittweisen Umwandlung der Energiesteuerbefreiung für die Industrie zu einem Förderansatz werden die **betroffenen Unternehmen aufkommensneutral bei ihrer Transformation** unterstützt. Die Konzessionsabgabe bei Strom und Gas wird so umgebaut, dass Vergünstigungen nicht weiterhin einen höheren Energieverbrauch anreizen und kommunale Einnahmen unabhängiger von Verbrauchsschwankungen werden.
- 5 Das Reformpaket **Landwirtschaft** setzt bei Produktion und Konsum an: Die Mittel aus der Energiesteuervergünstigung für Agrardiesel werden gezielt für den Umbau zu tierfreundlichen Ställen und die Förderung des Ökolandbaus eingesetzt. Die Mehrwertsteuer auf tierische Produkte wird auf den regulären Satz von 19 % angehoben, während sie für pflanzliche Grundnahrungsmittel gesenkt wird. Zusätzliche Einnahmen im Staatshaushalt kommen gezielt **Land- und Forstwirten beim Waldumbau oder der Renaturierung von Mooren und Auen** zugute und unterstützen sie bei der **Umstellung auf ökologischen Landbau.**

WAS mit dem Reformpaket für Klimaschutz, Staatshaushalt und Wohlstand erreicht wird (Kapitel 4)

- 6 Für den **Klimaschutz** bedeutet das Reformpaket eine deutliche Reduktion von Emissionen, da negative Preissignale beseitigt und klimafreundliche Alternativen gestärkt werden. Gleichzeitig erhöht sich die Wirksamkeit von Klimaschutzinstrumenten, weil bestehende Fehlanreize nicht länger gegen sie wirken. Allein der Abbau der untersuchten Subventionen selbst – ohne eine Berücksichtigung neuer (klimagerechter) Mittelverwendungen – führt insgesamt zu jährlichen Minderungen in einer **Größenordnung von 6,5 bis 11,8 Mio. t CO₂-Äquivalenten pro Jahr.**
- 7 Für den **Staatshaushalt** eröffnet das Reformpaket große fiskalische Spielräume. **Klimaschädliche Begünstigungen im Umfang von rund 35 Mrd. Euro** werden mit den acht Reformansätzen in Zukunftsinvestitionen und sozialen Ausgleich gelenkt. Der Subventionsumbau wirkt damit als Effizienzreform staatlicher Ausgaben.
- 8 Für **Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit** verbessert das Reformpaket die Investitionsbedingungen erheblich. Der Abbau negativer Preissignale reduziert Fehlallokationen, erhöht die Planungssicherheit für Unternehmen und stärkt Innovationsanreize. Langfristig senkt dies Transformationskosten und vermeidet volkswirtschaftliche Schäden durch fossile Lock-in-Effekte und verfehlte Klimaziele. Insgesamt leistet das Reformpaket damit einen wichtigen Beitrag zu nachhaltigem Wohlstand und zur Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Deutschland.



Energie/Industrie

0,5 Mrd. €



Energiesteuervergünstigungen
Industrie



1. Gezielter gefährdete Branchen entlasten
2. Subventionen anteilig an nachhaltige Investitionen koppeln

1.8 Mrd. €



Energiepreisvergünstigung
Konzessionsabgabe



1. Effizienten Energieverbrauch anreizen
2. Kommunale Einnahmen durch Verteilung des historischen Aufkommens erhalten



Verkehr

8.5 Mrd. €



Energiesteuervergünstigung
Diesel



1. Anhebung der Dieselsteuer auf das Niveau von Benzin (ggf Ausnahme für Lkw)
2. Ausgleich bei KfZ Steuer
3. Förderung von E-Mobilität

5.1 Mrd. €



Entfernungspauschale



1. Verschiedene Reformoptionen denkbar (differenzierter und sozialer)
2. Einnahmen für (soziales) Deutschlandticket nutzen

6.9 Mrd. €



Dienstwagenprivileg



1. Höhere Besteuerung der privaten Nutzung
2. Begünstigung an Klimafreundlichkeit koppeln
3. Förderung klimafreundliche Mobilität

7.8 Mrd. €



Energiesteuerbefreiung Kerosin



1. Kerosinsteuer bei nationalen Flügen erheben,
2. Luftverkehrssteuer anheben
3. Einnahmen für Markthochlauf von SAF/ Wasserstoff im Flugverkehr nutzen



Landwirtschaft

4.3 Mrd. €



Mehrwertsteuerreduktion bei
tierischen Lebensmitteln



1. Mehrwertsteuer auf tierische Produkte anheben
2. Mehrwertsteuer auf pflanzliche Grundnahrungsmittel senken
3. Einnahmen für Naturschutz/Ökolandbau nutzen

0.5 Mrd. €



Energiesteuervergünstigung
Agrardiesel



1. Steuervergünstigung schrittweise abbauen
2. Einnahmen für tierfreundliche Ställe nutzen

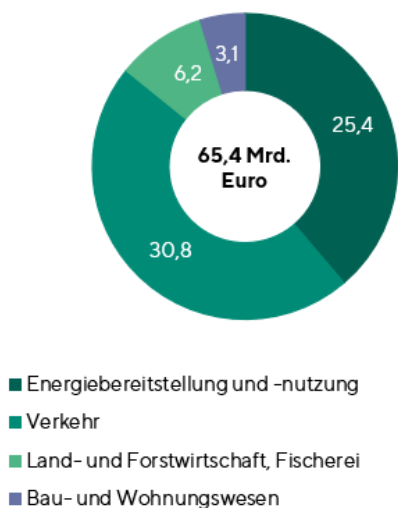
1 Klimaschädliche Subventionen: Wo stehen wir heute?

In 20 Jahren soll Deutschland klimaneutral sein. Der Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft und Gesellschaft erfordert hohe finanzielle Mittel. Angesichts enger haushaltspolitischer Spielräume ist daher eine konsistente Finanz- und Subventionspolitik besonders relevant (FÖS/Prognos 2023).

Klimaschädliche Subventionen gehören seit Jahren zu den zentralen strukturellen Hemmnissen einer konsistenten Klimapolitik in Deutschland und international. Sie verzerren Marktpreise zulasten klimafreundlicher Technologien, führen zu fehlgeleiteten Investitionen und erschweren so die Erreichung der Klimaziele. Zugleich belasten sie den Bundeshaushalt. Unternehmen und Haushalte produzieren und konsumieren unter diesen Bedingungen weiter zu Lasten des Klimas und der Umwelt.

Das Umweltbundesamt schätzt das Volumen umweltschädlicher Subventionen auf rund 65 Mrd. Euro pro Jahr (UBA 2021) (siehe Abbildung 2). **Im Jahr 2023 wurden Subventionen für fossile Energien im Umfang von ca. 85 Mrd. Euro gewährt**, davon rund 33 Mrd. Euro in Form von Maßnahmen im Rahmen der Energiekrise (FÖS 2025a).

Abbildung 1: Umweltschädliche Subventionen nach Sektoren pro Jahr (2018)



Quelle: eigene Darstellung nach UBA (2021)

Klimaschädliche Subventionen zu reformieren ist aus verschiedenen Gesichtspunkten notwendig: für Umwelt und Klima, den Staatshaushalt und die soziale Gerechtigkeit.

Politische Beschlüsse: Anspruch und Wirklichkeit klaffen auseinander

Insbesondere die Staaten mit den höchsten Emissionen sind gefragt, zu handeln. Die politische Diskussion über den Abbau klima- und umweltschädlicher Subventionen in Deutschland und weltweit läuft mittlerweile seit rund 30 Jahren. In regelmäßigen Abständen werden sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene Absichtserklärungen unterzeichnet, die den Abbau dieser Subventionen beschleunigen sollen (siehe Abbildung 2).

Zwischen gesetzten Zielen und der tatsächlichen Umsetzung klafft eine erhebliche Lücke: Die Verpflichtungen bleiben überwiegend allgemein und unverbindlich, es fehlen konkrete Zeitpfade, Monitoringmechanismen und gemeinsame Definitionen (FÖS 2025a).

Die klimaschädlichen Subventionen der G7-Staaten sind im Vergleich zu 2016 sogar um 15 % angestiegen und betragen 1,36 Billionen USD (2023). Deutschland verzeichnete einen der stärksten Anstiege (FÖS 2025a). Auch der Koalitionsvertrag der aktuellen Bundesregierung hält an umweltschädlichen Subventionen fest oder sieht sogar eine Ausweitung vor. Damit verstärkt dieser Fehlanreize und lässt sich Einnahmen von ca. 9–15 Mrd. Euro jährlich entgehen (FÖS 2025b).

Abbildung 2: Beschlüsse zum Abbau klimaschädlicher Subventionen

- **G20:** Seit 2009 setzen sich die G20 jedes Jahr erneut das Ziel, ineffiziente fossile Subventionen mittelfristig auslaufen zu lassen (Warren 2023). Gleichzeitig nehmen nur sechs Staaten am freiwilligen Review-Prozess teil (QUNO 2025).
- **G7:** Die G7-Staaten einigten sich 2016 auf einen konkreten Ausstieg aus ineffizienten fossilen Emissionen bis 2025 (G7 2016).
- **EU:** Auf der COP28 hat sich die EU gemeinsam mit allen Vertragsstaaten zum Ausstieg aus ineffizienten klimaschädlichen Subventionen verpflichtet (Europäische Kommission 2023). Dies spiegelt sich auch im Ziel des 8. Aktionsprogramms der EU, umweltschädliche, insbesondere fossile, Subventionen abzubauen und umweltpositive Anreize zu stärken, wider (Europäische Union 2022). Daher müssen die Staaten im Rahmen des Berichts über die Lage der Energieunion jährlich über den Abbau energiebezogener Subventionen berichten (Verordnung (EU) 2018/1999).
- **Global Biodiversity Framework (GBF):** Im Global Biodiversity Framework haben sich die Mitgliedsstaaten das Ziel gesetzt, dass alle Staaten bis 2025 naturschädliche Subventionen identifizieren. Darauf basierend sollen im Jahr 2030 somit 500 Mrd. Euro jährliche naturschädliche Subventionen weltweit abgebaut werden, wohingegen finanzielle Anreize für den Schutz der Biodiversität gestärkt werden sollen (Convention on Biological Diversity 2025).
- **Deutschland:** Auch Deutschland setzt sich in der Nationalen Biodiversitätsstrategie das Ziel, naturschädliche Subventionen bis 2027 zu prüfen und wo möglich abzubauen (Handlungsfeld 16, Ziel 16.4.1) (BMUKN 2024). Auch das Klimaschutzprogramm 2023 enthält das Ziel, ein Konzept zur Reform klimaschädlicher Subventionen zu erarbeiten, das schädliche Begünstigungen abbaut oder umgestaltet (BMWK 2023). Zwar beschloss die Ampel-Regierung im Koalitionsvertrag „überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben“ (Bundesregierung 2021, S. 129) abzubauen, setzte allerdings keine umfassende Reform um. Die aktuelle Bundesregierung setzt sich das Ziel „Alle Subventionen [...] einer eingehenden Prüfung [zu] unterziehen“ (CDU, CSU, SPD 2025, S. 51) und dabei die subventionspolitischen Leitlinien des Bundes zu bedenken.

Quelle: eigene Darstellung

Unklarer Subventionsbegriff steht Reformen im Weg

Zu Diskussionen führt dabei auch immer wieder der Subventionsbegriff an sich. Im internationalen Kontext kursieren verschiedene Konzepte und Definitionen, was eine Reform erschwert (FÖS 2023). Auch in Deutschland gibt es verschiedene Ansätze: So veröffentlicht die Bundesregierung zwar alle zwei Jahre im Rahmen des Subventionsberichtes einen Teil ihrer Subventionen, allerdings bezieht sie sich dabei auf § 12 StabG, der lediglich Vergünstigungen für private Unternehmen und Wirtschaftszweige mit Bezug auf das Wachstums- und Stabilitätsgesetz umfasst. Im 30. Subventionsbericht gibt die Regierung an, mit einer Ausweitung würde der „Berichtsgegenstand des Subventionsberichts [...] ausufern“ (BMF 2025, S. 631). Eine gezielte Begrenzung auf klimaschädliche Subventionen sei nicht möglich. **Für viele**

Steuervergünstigungen und Finanzhilfen mit hoher klimaschädlicher Wirkung besteht somit keine Transparenz im Subventionsbericht.

Parallel dazu wurde im Klimaschutzbericht 2024 erstmals eine Arbeitsdefinition „**staatlicher Begünstigungen mit klimaschädlicher Wirkung**“ eingeführt (Deutscher Bundestag 2025). Damit können auch Maßnahmen betrachtet werden, die zwar nicht der StabG-Definition entsprechen, aber faktisch klimaschädliche Preisverzerrungen erzeugen.

Letztendlich darf der Streit um den Begriff nicht verdecken, worum es eigentlich gehen muss: klimaschädliche politische Rahmenbedingungen mit finanzieller Wirkung zu korrigieren, um das Klima und den Staatshaushalt zu entlasten. Entscheidend ist die Wirkung staatlicher Maßnahmen, nicht deren formale Klassifikation (FÖS 2023).

2 Repurposing von Subventionen als Erfolgsfaktor für Reformen

Trotz der klaren ökologischen und fiskalischen Argumente kommen Reformen nur schleppend voran. Die Weltbank hat sechs Prinzipien für erfolgreiche Subventionsreformen formuliert, die helfen können, Stillstand und Blockaden zu überwinden. Sie werden in verschiedenen World-Bank-Berichten und Good

Practice Notes beschrieben und gelten als weithin anerkannter Rahmen, um erfolgreiche Reformprozesse zu gestalten. Die sechs Prinzipien berücksichtigen politische Ökonomie, soziale Wirkungen und institutionelle Faktoren (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Sechs Prinzipien für erfolgreiche Subventionsreformen

Prinzip	Unterpunkte
(1) Erfassung von Subventionen	<ul style="list-style-type: none"> – Definition und Quantifizierung von Subventionen – Schätzung der Kosten und Nutzen einer Reform – Bewertung der potenziellen Auswirkungen einer Reform
(2) Aufbau gesellschaftlicher Akzeptanz	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung von Kommunikationsstrategien – Kartierung von Interessengruppen – Identifizierung und Einbindung von Stakeholdern
(3) Soziale Einbettung und Ausgleichsmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Ausgleichszahlungen an vulnerable Haushalte – Unterstützung für Unternehmen – Finanzierung sozialer Sicherungsnetze
(4) Verwendung von Einnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Öffentliche Ausgaben (z. B. für Gesundheit, Bildung) – Investitionen in Infrastruktur – Institutionelle Reformen – Direkte Transferleistungen
(5) Komplementäre Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> – Unterstützung von Effizienz und Innovation – Schulung und Kapazitätsaufbau – Reform von Marktstrukturen – Komplementäre fiskalische Reformen
(6) Timing, Sequenzierung und Koordination	<ul style="list-style-type: none"> – Sequenzierung von Reformen für verschiedene Güter – Schrittweise Reduzierung von Subventionen – Abschaffung Ad-hoc-Preisregelungen – Regierungsübergreifende Koordination

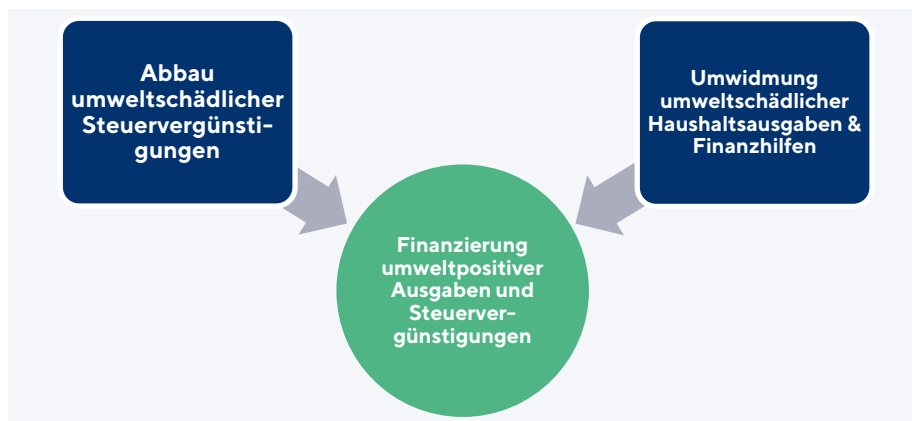
Quelle: eigene Darstellung und Übersetzung der Prinzipien nach Damania et al. (2023)

Ein Leitgedanke dieser Prinzipien besteht darin, dass die Auswirkungen von Reformen bereits bei ihrer Gestaltung berücksichtigt werden müssen. Für Akzeptanz und politische Umsetzbarkeit ist entscheidend, dass Reformen nicht als reine Steuererhöhung wahrgenommen werden. Stattdessen sollte deutlich werden, dass sie ein zentraler Bestandteil der Finanzierung einer ökologischen Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft sind. Vor diesem Hintergrund stellt dieses Papier im Folgenden ein Reformpaket für Subventionen zusammen, das auf dem Ansatz des *Repurposing* beruht.

Das Repurposing, das Umwidmen von klimaschädlichen Subventionen, bietet eine neue Perspektive: Statt Subventionen ersatzlos zu streichen, wird ihre

Reform mit der Finanzierung öffentlicher Ausgaben zusammengedacht. Subventionen werden reformiert, um umweltschädliche Finanzflüsse – Steuervergünstigungen und Ausgaben – abzubauen und gleichzeitig umweltpositiv wirkende zu finanzieren. Um Akzeptanz für diese Reformen zu schaffen, werden die betroffenen Akteure mit den Mehreinnahmen an anderer Stelle unterstützt. Eine aufkommensneutrale Reform kann Kompensationsmaßnahmen, öffentliche Investitionen oder Begleitmaßnahmen finanzieren. Diese Maßnahmen können den Widerstand gegen Reformen verringern, da die bisherigen Begünstigten ebenfalls profitieren und nicht nur Verluste hinnehmen müssen (siehe FÖS (2024b)).

Abbildung 3: Logik von Repurposing-Reformen



Quelle: FÖS (2024b)

3 Reformpaket: acht Subventionen auf Klimaschutz und Wohlstand ausrichten

Im Folgenden werden für acht Subventionen konkrete Reformpakete vorgestellt, die den Ansatz des *Repurposing* verfolgen. Sie zeigen, wie sich eine Subventionsreform mit bestehenden Finanzierungsbedarfen verknüpfen lässt, um ökologische und fiskalische Ziele zugleich zu erreichen. Die Reformpakete

verdeutlichen, wie der Ansatz in der Industrie-, Verkehrs- und Landwirtschaftspolitik umgesetzt werden kann. Ziel ist es, eine neue Perspektive auf die Reform seit lang bestehenden umweltschädlichen Steuervergünstigungen und Finanzhilfen zu eröffnen.

3.1 Auswahl der Subventionen

Das Umweltbundesamt listet in seinem Bericht „Umweltschädliche Subventionen in Deutschland“ rund 40 Einzelregelungen auf, die umweltschädlich wirken. Aus dieser Liste werden acht Subventionen für das vorgeschlagene Reformpaket untersucht. Die Auswahl erfolgt auf Basis folgender Kriterien:

- **Klimaschädliche Wirkung:** Für das Reformpaket werden Subventionen ausgewählt, die besonders starke klimaschädliche Effekte haben und somit der Erreichung der Klimaschutzziele entgegenwirken. Berücksichtigt werden sowohl direkte Emissionseffekte als auch indirekte Wirkmechanismen – etwa verzerrte Preissignale und Investitionsanreize zugunsten emissionsintensiver Technologien. Um einen Beitrag verschiedener Sektoren zum Subventionsabbau zu gewährleisten, wird darauf geachtet, mehrere Bereiche – Energie/Industrie, Verkehr und Landwirtschaft – miteinzubeziehen.
- **Belastung des Staatshaushalts:** Berücksichtigt werden Subventionen mit einem hohen finanziellen Volumen, da sie den Staatshaushalt in besonderem Maße belasten.
- **Verteilungswirkung:** In die Auswahl fließen auch die Verteilungswirkungen ein, die von den Subventionen ausgehen. Im Fokus stehen Regelungen, die bestimmte Gruppen überproportional begünstigen oder soziale Ungleichheiten verstärken.

- **Zweck und Eignung:** Berücksichtigt wird ebenfalls, inwiefern der eigentliche Zweck der Subvention (noch) zeitgemäß ist, inwiefern eine andere Ausgestaltung denselben Zweck (besser) erreichen kann bzw. Fehlanreize vermieden werden können.
- **Nationale Reformmöglichkeit:** Betrachtet werden ausschließlich Subventionen, die auf Bundesebene reformierbar sind und keine Änderungen des EU-Rechts voraussetzen. Dadurch wird gewährleistet, dass Anpassungen zeitnah umsetzbar sind.

Damit schließt die Auswahl indirekt an das Vorhaben der vergangenen Bundesregierung an „überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben“ abzubauen (s.o.). Als Grundlage dienten neben den Subventionsberichten von UBA und BMF verschiedene Evaluationen des FÖS und anderer Institute (u.a. FiFo Köln u.a. 2019; Plötz u. a. 2024a) zu bestehenden Subventionen.

Ausgewählt wurden in Summe acht Subventionen, die die Bereiche Energie und Industrie, Verkehr und Landwirtschaft abdecken (Tabelle 2). Sie haben insgesamt ein finanzielles Volumen von rund 35 Mrd. Euro und bilden daher bereits einen signifikanten Anteil der umweltschädlichen Subventionen in Deutschland ab.

In den folgenden Kapitelabschnitten werden die Reformansätze und ihre intendierte Wirkung kurz beschrieben.

Eine genauere Darstellung mit Verweis auf die verwendeten Quellen und weitere Literatur findet sich in Datenblättern im Anhang.

Tabelle 2: Übersicht der untersuchten Subventionen (Mio. Euro)

Sektor	Subvention	Subventionsvolumen Mio. Euro	Jahr	Quelle
Energie/ Industrie	Energiesteuervergünstigungen Industrie	534	2024	BMF 2025
	Konzessionsabgabe (fossiler Anteil)	1.800	2023	FÖS 2023a
Verkehr	Energiesteuervergünstigung Diesel	8.500	2022	FÖS 2023b
	Entfernungspauschale	5.100	2022	FIT/IER 2022
	Dienstwagenprivileg	6.900	2023	ERM 2024
	Energiesteuerbefreiung Kerosin	7.800*	2023	FÖS 2025
Landwirtschaft	Mehrwertsteuerreduktion bei tierischen Lebensmitteln	4.300	2020	Plötz u. a. 2024
	Energiesteuervergünstigung Agrardiesel	460	2023	BMF 2025
Summe		35.394		

Quelle: eigene Darstellung.
* dargestellt ist die Summe der Subvention für den Kerosinabsatz in Deutschland, wobei sich der Reformvorschlag zunächst vor allem auf den inländischen Absatz bezieht (Der Umfang der Subvention beträgt hier 432 Mio. Euro im Jahr 2024, vgl. BMF (2025)).

3.2 Reformvorschläge Energie und Industrie

Die folgenden Reformpakete im Bereich Energie und Industrie zeigen, wie bestehende Entlastungsregelungen im Sinne des Repurposing umgestaltet werden können. Ziel ist es, pauschale Vergünstigungen mit

klimaschädlichen Fehlanreizen schrittweise durch zielgenauere investitions- und effizienzorientierte Ansätze zu ersetzen.



3.2.1 Energiesteuervergünstigungen Industrie

Warum?	Was ändert sich?	Was bringt es?
Fossile Energiesteuerentlastung ohne Gegenleistungen und Zielgenauigkeit	Schrittweise Verschiebung von pauschalen Entlastungen hin zu investitionsgebundener Förderung für Klima- und Effizienztechnologien	Gleiche Entlastung bei höherer Klimawirkung und Effizianzanreizen

Warum braucht es eine Reform?

Die Energiesteuerentlastungen für das produzierende Gewerbe haben das Ziel, potenzielle Wettbewerbsnachteile von Unternehmen auszugleichen, um so eine Verlagerung ihrer Produktion in Länder mit geringeren Klimaschutzauflagen zu verhindern. Momentan können Unternehmen

- eine **allgemeine Entlastung** von 25 % des Energiesteuersatzes (§ 54 EnergieStG) und
- eine **vollständige Entlastung für bestimmte energieintensive Prozesse** (§ 51 EnergieStG) beantragen.

Die Energiesteuervergünstigungen stehen jedoch in der **Kritik**, da sie fossile Energieträger verbilligen, ohne an Gegenleistungen geknüpft zu sein. Dies verzerrt Preissignale gegenüber erneuerbaren Technologien und stabilisiert bestehende, fossile Strukturen. Gleichzeitig werden die Entlastungen bislang sehr breit gewährt und nur unzureichend danach differenziert, ob tatsächlich relevante Wettbewerbsrisiken bestehen. Entsprechend fehlen gezielte Anreize für Effizienzsteigerungen oder Investitionen in Dekarbonisierung (FÖS 2020; UBA 2021).

Was soll sich ändern?

Der **Kern der Reform** lautet: Die Subvention wird schrittweise angepasst und zielgenauer auf energieintensive Branchen im internationalen Wettbewerb ausgerichtet.¹ Unternehmen behalten ihre bisherigen Entlastungen vollständig, wenn sie einen Anteil davon in Klima- und Effizienztechnologien investieren.

Konkret bedeutet das:

- Die **pauschalen Entlastungen** nach §§ 54 und 51 EnergieStG werden ab 2027 **schrittweise abgesenkt**.
- Unternehmen können ihre **bisherigen Entlastungen weiterhin erhalten**, sofern sie einen definierten Anteil davon in Klima- und Effizienzmaßnahmen reinvestieren.
- Eine **investitionsgebundene Entlastung steigt** im gleichen Umfang, wie die pauschale Entlastung reduziert wird.

Für die **energieintensiven Prozesse** (§ 51 EnergieStG) heißt dies, dass die pauschale Entlastung bis 2030 schrittweise um 5 Prozentpunkte pro Jahr auf 75 %

reduziert wird, während die investitionsgebundene Entlastung im gleichen Umfang ansteigt:

Entlastung/Jahr	2026	2027	2028	2029	2030
Pauschale Entlastung	100 %	90 %	85 %	80 %	75 %
Investitionsgebundene Entlastung	-	10 %	15 %	20 %	25 %

Bei der **allgemeinen Entlastung** (§ 54 EnergieStG) läuft die pauschale Entlastung bis 2031 schrittweise aus, während die investitionsgebundene Entlastung parallel um den gleichen Umfang ansteigt:

Entlastung/Jahr	2027	2028	2029	2030	2031
Pauschale Entlastung	20 %	15 %	10 %	5 %	-
Investitionsgebundene Entlastung	5 %	10 %	15 %	20 %	25 %

Zusätzlich kann die Entlastungsregelung auf Unternehmen aus Branchen reduziert werden, die in besonderem Maße im internationalen Wettbewerb stehen und die zusätzlichen Kosten nicht über die Produktpreise abwälzen können. Denkbar wäre vor dem Hintergrund der Harmonisierung von verschiedenen Entlastungsregelungen bspw. die Anwendung der beihilfeberechtigten Sektoren oder Teilsektoren im Rahmen der Carbon-Leakage-Verordnung im BEHG (BECV).

Förderfähige Investitionen in Klima- und Effizienztechnologien können auf zwei Wegen **identifiziert werden**:

(1) CISAF-basierte Definition

Förderfähig sind Investitionen in Technologien, die im neuen EU-Beihilferahmen Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF) aufgeführt sind, etwa Elektrifizierung industrieller Prozesse, Wasserstofftechnologie und CO₂-Abscheidung, -Nutzung und -Speicherung (CCUS) (Europäische Kommission 2025).

Unternehmen erhalten die investitionsgebundene Entlastung, sobald sie eine entsprechende Investition in einem relevanten Prozess oder Unternehmensbereich nachweisen.

(2) Energiemanagementsysteme

Unternehmen mit einem zertifizierten Energiemanagementsystem (z. B. ISO 50001) können alternativ über dieses System wirtschaftlich sinnvolle Effizienzmaßnahmen identifizieren und entsprechende Investitionen nachweisen.²

¹ Vor dem Hintergrund der Harmonisierung verschiedener Entlastungsregelungen wäre die Anwendung der beihilfeberechtigten (Teil-)Sektoren im Rahmen der Carbon-Leakage-Verordnung im BEHG (BECV) denkbar. Dort wird anhand eines sogenannten

sektorspezifischen „Carbon Leakage Indikators“ die Höhe der Kompensation differenziert (65 bis 95 %) (vgl. DEHSt 2025).

² Vgl. FÖS u. a. (2023)

Was wird damit erreicht?

- **Lenkungswirkung:** Entlastungen unterstützen nicht länger pauschal die Nutzung fossiler Energieträger, sondern werden gezielt an klimafreundliche Investitionen gekoppelt.
- **Planbarkeit:** Die Gesamtentlastung bleibt für Unternehmen unverändert, solange sie entsprechende Investitionen tätigen.
- **EU-Kompatibilität:** Anbindung an CISAF erleichtert beihilferechtliche Genehmigungen.

3.2.2 Konzessionsabgabe

Warum?	Was ändert sich?	Was bringt es?
Stark reduzierte oder entfallende Abgaben für Großverbraucher setzen Fehlanreize und schwächen Effizienz	Umstellung von verbrauchsabhängigen Sonderregeln auf eine leistungsabhängige Konzessionsabgabe	Effizienzanreize werden gestärkt, kommunale Einnahmen stabilisiert und Verzerrungen abgebaut

Warum braucht es eine Reform?

Strom- und Gasnetzbetreiber zahlen Konzessionsabgaben an Kommunen, die über die Energiepreise an Kund*innen weitergegeben werden. Für Unternehmen mit hohen Verbräuchen gelten jedoch stark reduzierte Höchstsätze: bei Strom bis zu 95 % günstiger als für Tarifkund*innen. Bei Gas entfällt die Abgabe ab bestimmten Verbrauchsschwellen vollständig. Diese Sondertatbestände führen zu deutlichen Vergünstigungen für energieintensive Unternehmen und setzen zugleich Fehlanreize, etwa den Verbrauch zu erhöhen, um unter den günstigeren Satz zu fallen.

Was soll sich ändern?

Die Sonderregelungen sollen überarbeitet werden, um einen effizienten Energieverbrauch anzureizen.

Vorgesehen ist (Agora Energiewende 2013):

- Abschaffung vollständiger Befreiungen sowie Überarbeitung der reduzierten Höchstsätze, sodass Sonderregelungen klarer begründet und weniger verbrauchsabhängig ausgestaltet sind.
- Ausrichtung der Bemessung an der Anschlussleistung (kW) statt am jährlichen Energieverbrauch,

damit die Abgabe den tatsächlichen Anspruch an die kommunale Infrastruktur widerspiegelt.

- Ein Verfahren, bei dem jede Kommune ihr bisheriges Einnahmenniveau beibehält, indem das historische Aufkommen auf alle Anschlüsse entsprechend ihrer Leistung verteilt wird.
- weiterhin Möglichkeit gezielter Ermäßigungen, jedoch eingebettet in eine einheitliche, leistungsabhängige Systematik.

Was wird damit erreicht?

- **Bessere Anreize für Energieeffizienz:** Vergünstigungen orientieren sich nicht länger am Verbrauchsniveau, wodurch Fehlanreize – insbesondere an Schwellenwerten – entfallen.
- **Kommunale Einnahmen:** Die Reform entkoppelt die kommunalen Einnahmen von Verbrauchsschwankungen durch Energieeffizienz oder Eigenproduktion.
- **Klimawirkung:** Da die bestehende Regelung breite Effekte auf den Energieverbrauch hat, kann eine Reform Beiträge zur Emissionsminderung leisten.

3.3 Reformvorschläge Verkehr

Die Reformpakete im Verkehrsbereich setzen bei steuerlichen und strukturellen Begünstigungen an, die bislang emissionsintensive Mobilität begünstigen. Im

Sinne des *Repurposing* werden diese schrittweise in eine Förderung klimafreundlicher und effizienter Verkehrsalternativen überführt.



3.3.1 Energiesteuervergünstigung Diesel

Warum?	Was ändert sich?	Was bringt es?
Diesel wird trotz höherem Energie- und CO ₂ -Gehalt niedriger besteuert als Benzin	Angleichung der Besteuerung von Diesel und Benzin auf energetischer Basis	Kauf- und Nutzungsentscheidungen orientieren sich stärker an Klima- und Energieeffekten

Warum braucht es eine Reform?

Dieseldraftstoff wird in Deutschland deutlich niedriger besteuert als Benzin, obwohl Diesel pro Liter mehr Energie und CO₂ enthält. Diese Differenz führt dazu, dass Diesel trotz einer höheren Kfz-Steuer im laufenden Betrieb günstiger bleibt und damit Kauf- und Nutzungsentscheidungen beeinflusst. Die Vergünstigung entstand historisch vor allem mit Blick auf den Straßengüterverkehr, während Diesel-Pkw damals noch kaum verbreitet waren. Heute hat sich ihr Anteil im Bestand deutlich erhöht, wodurch die steuerliche Bevorzugung stärker auf den Pkw-Sektor und die Steuereinnahmen wirkt.

Der jährliche Dieselabsatz führt zu erheblichen

Emissionen und damit verbundenen Klimakosten, die durch die niedrigere Besteuerung nicht abgebildet werden.

Was soll sich ändern?

Eine Möglichkeit wäre, Diesel und Benzin auf energetischer Basis gleich hoch zu besteuern. Der Dieselsatz läge dann oberhalb des heutigen Niveaus, während der Satz für Benzin unverändert bliebe. Damit würde sich die steuerliche Behandlung stärker am Energie- und CO₂-Gehalt orientieren.

Flankierend sollten Wechselwirkungen mit dem nationalen Emissionshandel sowie der CO₂-differenzierten Lkw-Maut berücksichtigt und die Kfz-Steuern für

Diesel- und Benzfahrzeuge harmonisiert werden. Damit ließe sich sicherstellen, dass sich die Reform nicht nur auf Pkw, sondern auch auf den Güterverkehr konsistent auswirkt.

Was wird damit erreicht?

- **Lenkungswirkung** Eine Anpassung der Energiesteuer würde die bestehende Verzerrung zwischen Diesel und Benzin reduzieren und zu einer verursachungsgerechteren Belastung führen. In der Folge

können sich Fahrzeugwahl, Nutzungsmuster und Investitionsentscheidungen verändern.

- **THG-Minderung:** Modellierungen zeigen, dass bis 2030 deutliche THG-Minderungen von rund 1,3 Mio. t CO₂ pro Jahr (nur PKW) erreichbar sind (FÖS/Prognos 2023). Je nach Ausgestaltung trüge die Reform einen spürbaren Anteil zur Emissionsreduktion des Verkehrssektors bei.

3.3.2 Entfernungspauschale

Warum?	Was ändert sich?	Was bringt es?
Die Pauschale begünstigt lange, meist Pkw-basierte Pendelwege und hohe Einkommen	Schrittweiser Abbau und gezielte Neuausrichtung (an Verkehrsmittelwahl und ÖPNV) mit sozial fokussierten Alternativen	Klimawirkung wird gestärkt, Fehlanreize reduziert und die Verteilungswirkung verbessert

Warum braucht es eine Reform?

Die Entfernungspauschale soll Arbeitnehmer*innen für ihre Wegekosten entlasten, unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel. De facto wirkt sie jedoch wie eine Subvention des motorisierten Pendelns: Sie begünstigt insbesondere lange Arbeitswege, verstärkt Zersiedelung und erhöht das Verkehrsaufkommen. Seit dem 1.1.2026 beträgt sie 38 Cent pro Kilometer (zuvor waren es 38 Cent ab dem 21. Kilometer und je 30 Cent für die ersten 20). Die Pauschale mindert das zu versteuernde Einkommen und damit die Steuerlast – allerdings vor allem für Haushalte mit höheren Einkommen. Geringverdienende profitieren kaum, da sie häufig unter dem Werbungskosten-Pauschbetrag bleiben und die Mobilitätsprämie nur eingeschränkt wirkt.

Klimapolitisch ist die Pauschale ebenfalls problematisch: Der Pendelverkehr verursacht mehr als 15 Mio. t CO₂ pro Jahr. Die Anhebung der Pauschale hat den Preisanreiz des CO₂-Preises abgeschwächt und damit seine intendierte Steuerungswirkung unterlaufen.

Was soll sich ändern?

Der Reformansatz sieht vor, die Entfernungspauschale schrittweise neu auszurichten, da sie derzeit vor allem längere Arbeitswege begünstigt und nur begrenzte Anreize für klimafreundliche Mobilität setzt.

Konkret bedeutet das:

- **schrittweiser Abbau der Entfernungspauschale**, perspektivisch bis zu einer Reduzierung auf eine Härtefallregelung,

- **gezielte Entlastungen** für Haushalte mit niedrigen Einkommen oder unvermeidbar langen Arbeitswegen, etwa über
 - einen erhöhten Werbungskosten-Pauschbetrag,
 - eine ausgeweitete Mobilitätsprämie oder
 - die Möglichkeit, Wegekosten als außergewöhnliche Belastung anzusetzen,
- **Option eines „Mobilitätsgeldes“**, das unabhängig vom Einkommen einen festen Betrag pro Kilometer direkt von der Steuerschuld abzieht. Eine weiterentwickelte Variante könnte die Höhe zusätzlich an die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs koppeln.

Was wird damit erreicht?

- **Klimawirkung:** Je nach Reformoption können im Jahr 2030 zwischen 0,51 und 4,65 Mio. t CO₂ eingespart werden (Fraunhofer FIT/IER 2022). Die stärksten Effekte entstehen beim vollständigen Abbau der Pauschale, insbesondere langfristig über Veränderungen von Wohn- und Standortentscheidungen.
- **Bessere Verteilungswirkung:** Der steuerliche Vorteil hoher Einkommen wird reduziert. Modelle wie ein Mobilitätsgeld wirken einkommensunabhängig und erreichen Geringverdienende direkter.
- **Klare Lenkungswirkung:** Die Reform korrigiert Fehlanreize zugunsten langer, überwiegend Pkw-basierter Pendelwege und stärkt die Anreizwirkung des CO₂-Preises.

3.3.3 Dienstwagenprivileg

Warum?	Was ändert sich?	Was bringt es?
Die pauschale Besteuerung unterschätzt den privaten Nutzungsvorteil von Dienstwagen	Anpassung der Pauschalsätze und stärkere Orientierung an Emissionen und Nutzung	Anreize verschieben sich hin zu emissionsärmeren Fahrzeugen und effizienterer Nutzung

Warum braucht es eine Reform?

Dienstwagen können privat genutzt werden und müssen daher als geldwerter Vorteil versteuert werden. Neben der Fahrtenbuchmethode kann hierfür eine pauschale Regelung gewählt werden, bei der monatlich 1 % des Bruttolistenpreises als Bemessungsgrundlage gilt. Diese Pauschale bildet den tatsächlichen privaten Nutzungsvorteil jedoch nur teilweise ab und führt im Ergebnis zu einer steuerlichen Begünstigung gegenüber privat angeschafften Fahrzeugen. Die Vergünstigung setzt Anreize für die Nutzung und Anschaffung von Dienstwagen – häufig Fahrzeuge mit höherem Listenpreis und höherer Fahrleistung – und beeinflusst damit sowohl die Verkehrsmittelwahl als auch die jährlichen CO₂-Emissionen. Schätzungen gehen von rund 3,5 Mio. Dienstwagen aus, die zusammen etwa 9,3 Mio. t CO₂ pro Jahr verursachen (Plötz u. a. 2024a).

Was soll sich ändern?

Das Ziel der Reform besteht darin, die steuerliche Behandlung von Dienstwagen so auszugestalten, dass der geldwerte Vorteil realistischer abgebildet wird und Fehlanreize reduziert werden. Dafür wird folgender Ansatz vorgeschlagen:

- **Anpassung des pauschalen Steuersatzes** für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (einschließlich Plug-in-Hybriden), z. B. von derzeit 1 % auf 2 % des Bruttolistenpreises pro Monat.

- **reduzierte steuerliche Begünstigung von Elektrofahrzeugen**, indem deren Steuersatz auf 1 % vereinheitlicht wird.
- **ergänzende Differenzierungen**, wie etwa nach CO₂-Wert oder Haltedauer, um Anreize für geringere Emissionen und längere Nutzungszyklen zu stärken.
- Die freiwerdenden Mittel könnten künftig genutzt werden, um sozial gestaffelte Förderinstrumente für klimafreundliche Mobilität zu finanzieren (z. B. Kaufprämien mit Einkommensbezug oder Social-Leasing-Modelle).

Was wird damit erreicht?

- **Lenkungswirkung:** Die steuerlichen Vorteile orientieren sich stärker am tatsächlichen Nutzungsvorteil und fördern emissionsärmere Modelle.
- **Flottenwirkung:** Da ein Großteil der Neuwagen im gewerblichen Bereich zugelassen wird, wirken sich Änderungen bei Dienstwagen schnell auf die gesamte Fahrzeugflotte aus.
- **THG-Minderung:** Modellrechnungen zeigen jährliche Emissionsminderungen von rund 0,33 bis 1,38 Mio. t CO₂ bis 2030, abhängig von der konkreten Ausgestaltung (Plötz u. a. 2024a).

3.3.4 Energiesteuerbefreiung Kerosin

Warum?	Was ändert sich?	Was bringt es?
Vollständige Steuerbefreiung für einen der klimaschädlichsten Verkehrsträger	Einführung einer Besteuerung von Kerosin zunächst im nationalen Rahmen und international Luftverkehrsteuer zum Ausgleich nutzen, perspektivisch EU-weit koordiniert	Abbau der Bevorzugung des Luftverkehrs und deutliche Emissionsminderung

Warum braucht es eine Reform?

Kerosin ist in Deutschland vollständig von der Energiesteuer befreit, obwohl das Flugzeug das klimaschädlichste Verkehrsmittel ist (UBA 2021). Die Steuerbefreiung gilt sowohl für inländische Flüge als auch für im Inland abgesetztes Kerosin auf Auslandsflügen und

führt zu einer systematischen Begünstigung des Luftverkehrs gegenüber Straße und Schiene.

Der in Deutschland abgesetzte Kerosinverbrauch verursacht jährlich rund 30 Mio. t CO₂. Unter Berücksichtigung zusätzlicher Klimawirkungen des Flugverkehrs

in großer Höhe ergeben sich Klimakosten von rund 27 Mrd. Euro pro Jahr.

Durch die steuerliche Privilegierung werden Flugpreise gesenkt, zusätzliches Verkehrsaufkommen begünstigt und Anreize zur Effizienzsteigerung sowie zur Entwicklung verbrauchsarmer Flugzeuge geschwächt. Vor diesem Hintergrund ist die Energiesteuerbefreiung als besonders ineffiziente Subvention einzuordnen.

Was soll sich ändern?

Kurzfristig könnte Deutschland die Energiesteuerbefreiung (zumindest) für den inländischen Luftverkehr aufheben und Kerosin entsprechend dem geltenden Energiesteuersatz besteuern. Ergänzend könnte die Luftverkehrsteuer auf internationale Flüge angehoben werden, um die bestehende steuerliche Begünstigung teilweise auszugleichen.

Mittelfristig sollte Deutschland auf einen vollständigen Abbau der Subventionen hinwirken und sich für eine europäische oder internationale Besteuerung von Kerosin einsetzen, um Verlagerungseffekte zu vermeiden. Innerhalb der EU ist eine Besteuerung von Kerosin für Inlands- und innereuropäische Flüge rechtlich

bereits möglich. Eine koordinierte Einführung würde eine einheitliche Belastung des Luftverkehrs sicherstellen und Wettbewerbsverzerrungen reduzieren.

Die Mehreinnahmen könnten für den Markthochlauf von Wasserstoff und Sustainable Aviation Fuels (SAF) genutzt werden. Die Beimischung von SAF ist politisch vorgeschrieben, kann praktisch derzeit aber gar nicht erfüllt werden

Was wird damit erreicht?

- **Lenkungswirkung:** Die Besteuerung von Kerosin würde die bisherige Bevorzugung des Luftverkehrs abbauen und Flugpreise stärker an den tatsächlichen Klima- und Umweltkosten ausrichten. Dies kann Nachfrage, Verkehrsverlagerung und Investitionsentscheidungen beeinflussen.
- **THG-Minderung:** Modellrechnungen zeigen, dass durch eine vollständige Besteuerung von Kerosin bis 2030 jährliche Emissionsminderungen von rund 24 Mio. t CO₂ (bei Berücksichtigung zusätzlicher Klimawirkungen) erreichbar sind. Auch im inländischen Luftverkehr wären spürbare Minderungen zu erwarten (Plötz u. a. 2024a).

3.4 Reformvorschläge Landwirtschaft

Die Reformpakete im Bereich Landwirtschaft setzen sowohl bei produktions- als auch konsumseitigen Vergünstigungen an. Ziel ist es, bestehende Fehlanreize

abzubauen und die eingesetzten Mittel stärker auf einen ökologisch tragfähigen und resilienten Umbau des Sektors auszurichten.



3.4.1 Mehrwertsteuerreduktion bei tierischen Lebensmitteln

Warum?	Was ändert sich?	Was bringt es?
Tierische Lebensmittel werden trotz hoher Klima- und Umweltwirkungen steuerlich begünstigt	Abschaffung der Mehrwertsteuerermäßigung für tierische Produkte und gezielte Entlastung pflanzlicher Lebensmittel	Konsumverhalten wird klimafreundlicher ausgerichtet, Emissionen sinken und ökologische Maßnahmen können finanziert werden

Warum braucht es eine Reform?

Grundnahrungsmittel tierischen und pflanzlichen Ursprungs unterliegen in Deutschland dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 %. Die Regelung wurde ursprünglich sozialpolitisch begründet, um den Zugang zu Lebensmitteln des täglichen Bedarfs zu erleichtern. Heute ist diese Begründung nur noch eingeschränkt tragfähig: Der durchschnittliche Fleischkonsum in Deutschland liegt zwei- bis viermal über den Empfehlungen von Gesundheitsorganisationen (DGE 2020).

Die ermäßigte Besteuerung tierischer Lebensmittel subventioniert damit ein Konsumniveau, das sowohl aus gesundheitlicher als auch aus klimapolitischer Sicht problematisch ist. Dies ist besonders relevant, da die Nutztierhaltung mit erheblichen Emissionen von Methan, Lachgas und CO₂ verbunden ist und zusätzlich zu weiteren Umweltbelastungen wie Nitratüberschüssen und hohem Flächendruck beiträgt.

Die steuerliche Gleichbehandlung von tierischen und pflanzlichen Lebensmitteln setzt vor diesem Hintergrund klimaschädliche Fehlanreize zugunsten emissionsintensiver Produkte (FÖS 2018).

Was soll sich ändern?

Der Reformansatz kombiniert eine Neuausrichtung der Mehrwertsteuersätze mit einer gezielten Verwendung der Mehreinnahmen:

- Tierische Lebensmittel werden von der ermäßigten Mehrwertsteuer ausgenommen und künftig mit dem Regelsteuersatz von 19 % besteuert.
- Pflanzliche Grundnahrungsmittel werden im Gegenzug deutlich entlastet, etwa durch eine Absenkung des Mehrwertsteuersatzes auf 5 % oder

alternativ durch eine vollständige Mehrwertsteuerbefreiung.

- Die durch die Reform entstehenden staatlichen Mehreinnahmen (ca. 2,1 bis 2,7 Mrd. Euro jährlich) sollen für die Förderung von Naturschutz, biologischer Vielfalt und den Ausbau des Ökolandbaus eingesetzt werden (FÖS 2024a; FÖS 2024b).

Flankierend sind sozialpolitische Maßnahmen erforderlich, um Haushalte mit niedrigen Einkommen gezielt zu entlasten, etwa durch angepasste Transferleistungen oder eine Ausweitung kostenfreier Mahlzeiten in der Gemeinschaftsverpflegung (UBA 2023).

Was wird damit erreicht?

- **Lenkungswirkung:** Die Reform setzt gezielte Preissignale zugunsten pflanzlicher Lebensmittel und reduziert die steuerliche Begünstigung emissionsintensiver Produkte. Dadurch entstehen Anreize für eine stärker pflanzenbasierte Ernährung.
- **THG-Minderung:** Durch die Angleichung der Mehrwertsteuer auf tierische Lebensmittel und die gleichzeitige Entlastung pflanzlicher Produkte können die Emissionen des deutschen Lebensmittelkonsums um etwa 1,6 bis 6,1 Mio. t CO₂ pro Jahr sinken. Werden die Mehreinnahmen zusätzlich für Naturschutz und Ökolandbau eingesetzt, sind deutlich höhere Minderungen von bis zu 16 Mio. t CO₂ pro Jahr möglich (FÖS 2024a).
- **Umweltwirkung:** Bei einer tatsächlichen Verringerung der Tierproduktion gehen neben Treibhausgasemissionen auch weitere Umweltbelastungen zurück, etwa Nitrat- und Ammoniakemissionen sowie der Flächennutzung (Postpischil u. a. 2021).

3.4.2 Energiesteuervergünstigung Agrardiesel

Warum?	Was ändert sich?	Was bringt es?
Fossile Energiesteuervergünstigung ohne klimapolitische Zielbindung	Steuerliche Entlastung wird durch gezielte Förderung im Agrarsektor ersetzt	Effizienz- und Investitionsanreize für klimafreundliche Maschinen und Bewirtschaftung

Warum braucht es eine Reform?

Land- und forstwirtschaftliche Betriebe erhalten für den Einsatz von Agrardiesel eine teilweise

Rückerstattung der Energiesteuer. Ab Januar 2026 soll die Vergünstigung erneut 45,7 % des Steuersatzes betragen, nachdem der zuvor beschlossene schrittweise

Abbau zurückgenommen wurde. Die Regelung wurde ursprünglich eingeführt, um Wettbewerbsnachteile deutscher Betriebe auszugleichen, ihr klimapolitischer Kontext spielte dabei keine Rolle.

Die Vergünstigung steht jedoch in der Kritik, da sie fossile Energieträger verbilligt und Anreize für einen hohen Dieselvebrauch setzt. Sie begünstigt den Einsatz zunehmend größerer und schwererer Landmaschinen und schwächt Investitionen in effizientere, leichtere oder alternativ betriebene Fahrzeuge (UBA 2021). Zudem konterkariert sie den Umstieg auf weniger energie- und maschinenintensive Bewirtschaftungsformen (FiFo Köln 2019; IFÖL 2019). Auch die Bundesregierung stuft die Regelung als klimapolitisch nachteilig ein.

Was soll sich ändern?

Der Reformansatz sieht eine Rückkehr zum vollen Energiesteuersatz auf Agrardiesel vor.

Konkret bedeutet das:

- vollständiger Wegfall der Energiesteuervergünstigung nach § 57 EnergieStG,

- Verwendung der freiwerdenden Mittel innerhalb des Agrarsektors, etwa zur Förderung klimafreundlicher Investitionen, tierwohlgerechter Ställe oder der Umstellung auf ökologischen Landbau.

Damit würde die steuerliche Behandlung von Agrardiesel stärker an klimapolitischen Zielsetzungen ausgerichtet, ohne die Mittel dem Sektor insgesamt zu entziehen.

Was wird damit erreicht?

- **Investitionsanreiz:** Durch die gestrichene Vergünstigung wird die Anschaffung leichter, effizienter oder alternativ betriebener Agrarfahrzeuge für die landwirtschaftlichen Betriebe attraktiver.
- **THG-Minderung:** Mit der Abschaffung der Vergünstigung können ca. 0,12 Mio. t CO₂ pro Jahr eingespart werden (Plötz u. a. 2024a).
- **Strukturelle Wirkung:** Die Reform setzt Anreize für eine ressourcenschonendere Bewirtschaftung und unterstützt den langfristigen Umbau der Landwirtschaft hin zu klima- und umweltverträglicheren Produktionsweisen.

3.5 Schätzung der Klimawirkung von Reformen

In diesem Papier wird eine erste grobe Abschätzung dargestellt, welcher Klimaschutzbeitrag von einer Reform der Subventionen zu erwarten ist. Grundlage sind vorliegende Schätzungen aus der Literatur. Die angegebenen CO₂-Minderungswirkungen sind zunächst nur als Größenordnung zu verstehen. Dies hat mehrere Gründe:

- Die vorliegenden Studien unterscheiden sich deutlich in Methodik, Detailtiefe und zeitlichem Bezug. Zudem basieren sie auf unterschiedlichen politischen Ausgangsszenarien und Annahmen.
- Synergien oder Überschneidungen zwischen einzelnen Maßnahmen können die Wirkung im Gesamtpaket sowohl verringern als auch erhöhen.
- Die Schätzungen beruhen teilweise auf der Annahme einer hypothetischen Abschaffung (bzw. Nicht-Existenz) der Subventionen. Dabei wird angenommen, dass alle anderen Rahmenbedingungen unverändert bleiben.

Diese Annahmen bilden den hier skizzierten Reformansatz des *Repurposing* nur unzureichend ab.

Insbesondere wird nicht berücksichtigt, dass ein Teil der Vergünstigungen bestehen bleibt und dass die Umwidmung der Mittel in klimagerechte Verwendungen zusätzliche Emissionsminderungen bewirkt.

Für eine genauere Abschätzung der Wirkungen wäre daher eine Modellierung der konkreten Reformansätze notwendig, idealerweise sowohl einzeln als auch im Paket.

Die hier dargestellten Ergebnisse sind daher als Schätzung einer Größenordnung zu verstehen, die mithilfe der zitierten Quellen interpretiert werden müssen. Tabelle 3 zeigt die erwarteten Klimaschutzwirkungen der Reformvorschläge im Jahr 2030. Dargestellt sind die Wirkungen durch den Abbau der Subvention ohne Effekt neuer (klimagerechter) Mittelverwendungen. Auch die Effekte der Reform der Konzessionsabgabe sowie positive Spill-over-Effekte – etwa durch die Förderung klimafreundlicher Investitionen – bleiben unberücksichtigt. **Die tatsächlichen Effekte auf die Treibhausgasreduzierung dürften also größer sein.**

Tabelle 3: Übersicht Klimaschutzbeitrag der Reformvorschläge durch Abbau der Subvention ohne Effekt neuer (klimagerechter) Mittelverwendungen (in Mio. t CO₂ pro Jahr, 2030)

Sektor	Subvention	Klimaschutzbeitrag (in Mio. t CO ₂)	Quelle
Energie	Energiesteuerreform Industrie	0,79 ⁱ	FÖS (2020)
	Reform Konzessionsabgabe	n.q.	–
Verkehr	Reform Dieselbesteuerung	1,3 / 2,5 ⁱⁱ	FÖS, Prognos (2023)
	Reform Entfernungspauschale	0,51 – 4,65 ⁱⁱⁱ	(Fraunhofer FIT/IER 2022)
	Reform Dienstwagenprivileg	1,38 ^{ix}	Plötz u. a. (2024)
	Abbau Energiesteuerbefreiung Kerosin	0,29 ^x	Plötz u. a. (2024)
Landwirtschaft	Mehrwertsteuerreform tierische Lebensmittel	2,12 ^{xi}	Plötz u. a. (2024)
	Abbau Agrardiesel	0,12 ^{xii}	Plötz u. a. (2024)
Summe		6,5 – 11,8 Mio. t CO₂	

Quelle: eigene Darstellung, weitere Erläuterungen in den Datenblättern im Anhang

ⁱ Größenordnung, Abschätzung des Abbaus der allgemeinen Energiesteuervergünstigung auf Basis von Preiselastizitäten, Spanne aufgrund kurzfristiger bis mittelfristiger Wirkung

ⁱⁱ Wert der Einsparung im Jahr 2030, modelliert aufgrund eines Kaufentscheidungsmodells (Prognos). Spanne der Minderungswirkung, weil Lkw optional weiterhin mit einem niedrigeren Satz besteuert werden könnten.

ⁱⁱⁱ Einsparpotenzial im Jahr 2030, je nach gewähltem Reformansatz

^{ix} für Anhebung des geldwerten Vorteils auf 2%, ohne Begünstigung für E-Autos, jährliche Minderungswirkung steigt im Zeitverlauf an

^x Wert nur für inländischen Flugverkehr, (ohne Anhebung Luftverkehrssteuer); geschätzt anhand von Elastizitäten und kontrafaktischem Szenario, Kalkulation ohne Ausweichreaktion auf Pkw

^{xi} Abschätzung auf Basis von Preiselastizitäten, ohne Senkung bei pflanzlichen Produkten

^{xii} Abschätzung auf Basis von Preiselastizitäten

4 Wirkungen des Reformpakets: gut für Klimaschutz, soziale Gerechtigkeit, Wirtschaft und Staatshaushalt

Das hier skizzierte Reformpaket zeigt, dass Klimaschutz, soziale Gerechtigkeit, wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und solide Staatsfinanzen keine Gegensätze sind, sondern sich gegenseitig stärken können. Der Umbau klimaschädlicher Begünstigungen korrigiert negative externe Effekte, setzt positive Preissignale frei und schafft gleichzeitig fiskalische Spielräume für sozial-ökologische Investitionen. Zugleich stärkt er die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und wirkt sozial ausgewogener, indem vorrangig regressiv wirkende Begünstigungen reduziert und umverteilt werden. Ein strategisch gestalteter Subventionsumbau gehört damit zu den wirksamsten und kosteneffizientesten Instrumenten der Transformationspolitik.

Klimaschutzbeitrag: 6,5 bis 11,8 Mio. t CO₂ gegen die Emissionslücke

Klimaschädliche Subventionen verzerren Preise systematisch zugunsten emissionsintensiver Aktivitäten und schwächen damit die Wirkung klimapolitischer Instrumente wie CO₂-Bepreisung oder Ordnungsrecht. Ihr Umbau setzt unmittelbar wirksame Preissignale, reduziert fossile Lock-in-Effekte und stärkt die Konsistenz der Klimapolitik insgesamt.

Dies zeigt sich besonders deutlich an den sogenannten „impliziten CO₂-Preisen“ einzelner Subventionen: So verursacht die Entfernungspauschale negative CO₂-Preise im Bereich von rund –200 € bis –380 € pro Tonne CO₂, während das Dienstwagenprivileg – je nach Ausgestaltung – implizite negative CO₂-Preise von mehreren hundert Euro pro Tonne erzeugt (Plötz u. a. 2024b).

Bereits der Umbau einer begrenzten Anzahl besonders klimaschädlicher Subventionen ermöglicht erhebliche Emissionsminderungen bei vergleichsweise niedrigen volkswirtschaftlichen Kosten. Gleichzeitig steigt die Effektivität bestehender Klimaschutzinstrumente, da diese nicht länger durch gegenläufige staatliche Begünstigungen konterkariert werden. Das Reformpaket wirkt damit als Multiplikator für den Klimaschutz.

Insgesamt können mit dem skizzierten Subventionsumbau Emissionen in einer Größenordnung von 6,5 bis 11,8 Mio. t CO₂ im Jahr 2030 vermieden werden, wobei dies als konservative Schätzung zu verstehen ist (vgl. Abschnitt 3.5).

Beschäftigungseffekte des Umbaus: nicht weniger Jobs, sondern andere

Der Umbau klimaschädlicher Subventionen verbessert die Allokation von Kapital und schafft verlässlichere

langfristige Rahmenbedingungen für Unternehmen. Dies erleichtert Investitionsentscheidungen in saubere Technologien und fördert Innovationen. Der damit verbundene Strukturwandel wirkt sich unterschiedlich auf einzelne Branchen und Beschäftigungssegmente aus – mit sowohl positiven als auch negativen Effekten auf Arbeitsplätze (siehe BCG 2021; Flack u. a. 2021; Hermann u. a. 2020).

Empirische Studien zeigen jedoch, dass Klimaschutz und Energiewende in der Gesamtbilanz häufig mit stabilen oder sogar positiven Beschäftigungseffekten einhergehen (BCG/Prognos 2018; FES 2020; IAB 2020). Im Automobilsektor etwa führt die Elektrifizierung zwar zu erheblichen Verschiebungen innerhalb der Wertschöpfungsketten, die Gesamtbeschäftigung könnte jedoch weitgehend erhalten bleiben (BCG/Agora Verkehrswende 2021).

Zu den direkten Arbeitsmarkteffekten klimaschädlicher Subventionen sowie deren Abbau besteht noch Forschungsbedarf (Monasterolo/Raberto 2019). Deutlich wird jedoch, dass die Verwendung der freiwerdenden Mittel eine zentrale Rolle spielt (FÖS/GWS 2016). In den Berechnungen (ebd.) führt beispielsweise der Abbau des Dieselpprivilegs zu einem Anstieg um 34.000 Erwerbstätige, wenn die Mehreinnahmen z. B. für eine Senkung der Lohnnebenkosten genutzt werden. Entscheidend ist daher, den Umbau der Subventionen darauf auszurichten, die positiven Effekte des Strukturwandels in zukunftsfähigen Branchen zu unterstützen und negative aufzufangen.

Soziale Gerechtigkeit: Abbau regressiver Begünstigungen, gezielter Ausgleich

Ein häufiges Argument gegen Subventionsreformen ist die Sorge vor sozialen Härten. Viele klimaschädliche Subventionen wirken jedoch regressiv: Meist profitieren einzelne, oft finanziell besser gestellte Gruppen überproportional, während ärmeren Haushalten kaum und nur wenig zielgenau geholfen wird. Haushalte mit hohem Einkommen profitieren überdurchschnittlich, etwa bei Dienstwagenprivilegien, der Entfernungspauschale oder Flugverkehr.

Entsprechend ist die Verteilungswirkung klimaschädlicher Subventionen überwiegend negativ. Ihr Ab- und Umbau wirkt in der Regel hingegen progressiv, da die finanzielle Entlastung mit steigendem Einkommen zunimmt (FÖS 2020). Ein strategisches *Repurposing* eröffnet zudem die Möglichkeit, freiwerdende Mittel gezielt für sozialen Ausgleich einzusetzen, z. B. durch direkte Transfers an einkommensschwache Haushalte oder durch Investitionen in bezahlbare Mobilitäts- und Energieangebote.

Richtig ausgestaltet kann der Subventionsumbau somit nicht nur zur Emissionsminderung beitragen, sondern auch die Verteilungsgerechtigkeit verbessern und die gesellschaftliche Akzeptanz der Transformation stärken.

ANHANG: STECKBRIEFE DER SUBVENTIONEN

I. Energie und Industrie

	Energiesteuervergünstigungen Industrie		
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	1. Energiesteuerbefreiung für bestimmte Verfahren und Prozesse: §37, 51 EnergieStG 2. Energiesteuervergünstigungen für Unternehmen des produzierenden Gewerbes, der Land- und Forstwirtschaft: §54 EnergieStG
Begünstigte	Unternehmen des produzierenden Gewerbes, der Land- und Forstwirtschaft, Herstellungsbetriebe für Energieerzeugnisse	Zuständigkeit	Bund
Beschreibung	<p>Zur Sicherung und Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit existieren verschiedene Energiesteuervergünstigungen der Industrie:</p> <p>1. Energiesteuerbefreiung für bestimmte Verfahren und Prozesse (für Unternehmen des produzierenden Gewerbes): Bestimmte energieintensive Prozesse und Verfahren sind von der Energiesteuer ausgenommen. Dies betrifft beispielsweise die Herstellung von Glas(waren), keramischen Erzeugnissen, Zement, Kalk, Metallerzeugung und -bearbeitung oder chemische Reduktionsverfahren. Außerdem sind Energieerzeugnisse von der Energiesteuer befreit, insofern diese gleichzeitig zu Heizzwecken und zu anderen Zwecken als Heiz- oder Kraftstoff oder für die thermische Abfall- oder Abluftbehandlung verwendet wurden.</p> <p>2. Energiesteuervergünstigungen für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und Unternehmen der Land- und Forstwirtschaft: Unternehmen dieser Sektoren können für die Heizstoffe Heizöl, Erdgas und Flüssiggas, welche nachweislich für betriebliche Zwecke verwendet werden, anteilig von der Energiesteuer entlastet werden. Ab einer jährlichen Energiesteuerbelastung von 250 Euro beträgt die Entlastung 25 % des entsprechenden Energiesteuersatzes.</p>		
Status	<p>Die zwei dargestellten Energiesteuervergünstigungen für die Industrie sind im Subventionsbericht der Bundesregierung sowie im Subventionsbericht des Umweltbundesamts enthalten.</p> <p>Subventionstyp: Steuervergünstigung</p> <p>Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2025): Lfd.-Nr. 53, 57</p> <p>Subventionsbericht des Umweltbundesamt UBA (2021): Kapitel 2.1.1, 2.1.3</p>		
Subventionsvolumen	<p>Gesamtes Subventionsvolumen der beiden Energiesteuervergünstigungen der Industrie im Jahr 2024: ca. 534 Mrd. Euro</p> <p>Energiesteuerbefreiung für bestimmte Verfahren und Prozesse: 368 Mio. Euro (BMF 2025)</p> <p>Energiesteuervergünstigungen für Unternehmen des produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft: 166 Mio. Euro (BMF 2025)</p>		
Klimaschädlichkeit	Für die betroffenen Unternehmen sinken durch die Subventionen die Energiepreise. Damit werden Anreize zur Steigerung von Energieeffizienz, Energieeinsparung sowie zum Wechsel zu nicht-fossilen Energieträgern gemindert. Eine Reduktion der Treibhausgase wird dadurch verhindert (BMF 2025; FÖS 2023).		
Klimakosten	Im Jahr 2023 verursachten die steuerlich begünstigten Energiemengen ca. 38 Mio. t CO₂ . Die Klimakosten belaufen sich mit einem Kostensatz von 300 Euro je t CO ₂ (UBA 2024) auf rund 11 Mrd. Euro jährlich .		
Reformvorschlag	Unternehmen behalten ihre bisherigen Entlastungen, wenn sie einen Anteil davon in Klima- und Effizienztechnologien investieren. Zwar werden die pauschalen Entlastungen nach §§ 54 und 51 EnergieStG ab 2027 schrittweise abgesenkt. Unternehmen können jedoch die Entlastungen weiterhin vollständig erhalten, sofern sie einen definierten Anteil davon in Klima- und		

	<p>Effizienzmaßnahmen reinvestieren. Diese investitionsgebundene Entlastung steigt im gleichen Umfang, wie die pauschale Entlastung reduziert wird.</p> <p>Für die energieintensiven Prozesse (§ 51 EnergieStG) bedeutet dies, dass die pauschale Entlastung bis 2030 schrittweise um 5 Prozentpunkte pro Jahr auf 75% reduziert wird, während die investitionsgebundene Entlastung im gleichen Umfang auf 25% ansteigt. Bei der allgemeinen Entlastung (§54 EnergieStG) reduziert sich die pauschale Entlastung bis 2031 schrittweise um 5 Prozentpunkte und läuft somit bis, während die investitionsgebundene Entlastung parallel um den gleichen Umfang auf 25% bis 2031 ansteigt.</p> <p>Optional können die Entlastungsregelungen zusätzlich auf Unternehmen aus Branchen reduziert werden, die in besonderem Maße im internationalen Wettbewerb stehen. Denkbar wäre vor dem Hintergrund der Harmonisierung von Entlastungsregelungen bspw. die Anwendung der beihilfeberechtigten (Teil-)Sektoren im Rahmen der Carbon-Leakage-Verordnung im BEHG (BECV).</p> <p>Förderfähige Investitionen in Klima- und Effizienztechnologien können auf zwei Wegen identifiziert werden: Zum einen sind Investitionen in Technologien förderfähig, die im neuen EU-Beihilferahmen Clean Industrial Deal State Aid Framework (CISAF) aufgeführt sind, etwa Elektrifizierung industrieller Prozesse, Wasserstofftechnologie und CO₂-Abscheidung & -Speicherung (CCUS) (Europäische Kommission 2025). Unternehmen erhalten die investitionsgebundene Entlastung, sobald sie eine entsprechende Investition in einem relevanten Prozess oder Unternehmensbereich nachweisen. Zum anderen können Unternehmen mit einem zertifizierten Energiemanagementsystem (z. B. ISO 50001) alternativ über dieses System wirtschaftlich sinnvolle Effizienzmaßnahmen identifizieren und entsprechende Investitionen nachweisen (siehe FÖS et al. (2022)).</p>
Klimawirkung des Reformvorschlags	<p>Bei Abschaffung des reduzierten Energiesteuersatzes nach §54 EnergieStG würden kurzfristig pro Jahr etwa 130.000 t CO₂ und langfristig ca. 790.000 t CO₂ eingespart (siehe FÖS 2020). Da der skizzierte Reformvorschlag zum Repurposing bisher noch nicht modelliert wurde, wird der Wert indikativ als Größenordnung der möglichen Minderung angenommen. Dies ist eine konservative Schätzung, da (Plötz u.a., 2024) eine THG Wirkung der Energiesteuersubventionen für die Industrie von rund 2,8 bis 3,9 Mio. t CO₂ schätzen (inkl. Spitzenausgleich).</p>
Weitere Informationen	<p>BMF (2025): 30. Subventionsbericht des Bundes. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2023 bis 2026. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=5.</p> <p>Europäische Kommission (2025): Rahmen für staatliche Beihilfen zur Unterstützung des Deals für eine saubere Industrie. Abrufbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202503602.</p> <p>FÖS (2023): Zukunftsplan Industrie. Sofortprogramm für den Abbau klimaschädlicher Subventionen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023_08_Greenpeace_Zukunftsplan_Industrie_-_Sofortprogramm_Abbau_klimaschaedlicher_Subventionen.pdf.</p> <p>FÖS et al. (2022): Effekte einer Novellierung der Entlastungstatbestände für die Unternehmen des Produzierenden Gewerbes im Energie- und Stromsteuergesetz. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2022-05_FOES_OE_AP_HSNR_BMF_fe_6-20_Endbericht.pdf.</p> <p>FÖS (2020): 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.</p> <p>UBA (2024): Methodological Convention 3.2 for the Assessment of Environmental Costs. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodological-convention-32-for-the-assessment-of.</p> <p>UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0.</p>

	Konzessionsabgabe		
Sektor	Energie	Rechtliche Grundlage	§ 2 Abs. 3, 4, 5 KAV (Konzessionsabgabenverordnung für Strom und Gas)
Begünstigte	Industrie/Gewerbe	Zuständigkeit	Bund
Beschreibung	<p>Städte und Gemeinden schließen Konzessionsverträge mit Betreibern von Strom- und Gasnetzen ab, wobei letztere Konzessionsabgaben für die Nutzung des öffentlichen Raums zahlen müssen. Sie geben diese Kosten über die Strom- und Gaspreise an ihre Kund*innen weiter. Die Höchstbeträge sind in der Verordnung über Konzessionsabgaben für Strom und Gas (KAV) geregelt und betragen für Tarifikunden je nach der Zahl der Einwohner*innen einer Gemeinde bis zu 2,39 Cent/kWh Strom bzw. 0,93 Cent/kWh Gas. Für Sondervertragskunden, also Unternehmen mit einem hohen Strom- bzw. Gasverbrauch, gelten allerdings deutlich niedrigere Maximalabgaben von 0,11 Cent/kWh für Strom und 0,03 Cent/kWh für Gas. Die reduzierte Abgabe stellt somit eine Einsparung von bis zu 95 % des Abgabesatzes dar. Insbesondere für Unternehmen, die knapp unter der Grenze von einem Stromverbrauch von 30.000 kWh pro Jahr (Niederspannungsnetz) liegen, „lohnt“ es sich, den Energieverbrauch zu steigern, da somit der gesamte Stromverbrauch mit dem geringen Satz belegt ist (Agora Energiewende 2013). Für weitere Fälle regelt die KAV, dass Sondervertragskunden sogar vollständig von der Konzessionsabgabe beim Strom befreit sind. Dies ist bei den meisten energieintensiven Unternehmen der Fall (UBA 2021). Beim Gas entfällt die Konzessionsabgabe ab einem Verbrauch von über 5 Mio. kWh pro Jahr und Abnahmefall bzw. einem geringen durchschnittlichen Gaspreis ebenfalls (§2 Abs. 7 KAV).</p> <p>Diese Privilegien rechtfertigte der Gesetzgeber 1992 damit, dass Sondervertragskunden über Mittel- und Hochspannungsnetze versorgt würden, wobei der Bau dieser Netze weniger die öffentlichen Straßen belastet (BR-Drs. 686/91)³. Durch die Entwicklung des Energiemarkts ist diese Unterscheidung allerdings nicht mehr zutreffend (Agora Energiewende 2013).</p>		
Status	<p>Subventionstyp: Abgabenvergünstigung</p> <p>Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2025): -</p> <p>Subventionsbericht des Umweltbundesamt UBA (2021): Kapitel 2.1.15</p>		
Subventionsvolumen	2018: 3,6 Mrd. Euro (UBA 2021); fossiler Anteil: min. 1,8 Mrd. Euro (FÖS 2023a)		
Klimaschädlichkeit	<p>Mit der niedrigen Konzessionsabgabe für große Strom- und Gaskund:innen verringern sich die Anreize für Energieeffizienz. Besonders kontraproduktiv ist der Anreiz bei Unternehmen, die an der Grenze zum Schwellenwert von 30.000 kWh liegen (UBA 2021).</p> <p>Damit stellt die Subvention eine klimaschädliche Vergünstigung für die energieintensive Industrie dar. Die Klimawirkung ist im Vergleich zu weiteren Industriesubventionen relativ hoch, da viele Unternehmen begünstigt werden. Allerdings sind die Kostenvorteile für die einzelnen Unternehmen vergleichsweise geringer, sodass unklar ist, in welchem Umfang eine Aufhebung zu einer Verhaltensänderung führen würde. Außerdem kann nicht bewertet werden, wie viele Unternehmen tatsächlich von der Sonderregelung profitieren (Plötz u.a., 2024).</p> <p>Zur Klimaschädlichkeit der Regelung liegt bisher nur eine Abschätzung für den Bereich Strom vor (Plötz u. a. 2024). Diese Abschätzung bezieht sich auf die Klimawirkung der geltenden Regelung und wird als unsicher beschrieben, liegt aber in einer relevanten Größenordnung (21,5 Mio. t CO₂ kumuliert im Zeitraum 2023 bis 2030). Plötz u.a. (2024) gehen von einer abnehmenden Minderwirkung aus, die sich von 3,50 Mio. t CO₂ (2023) bis 1,90 Mio. t CO₂ (2030) schrittweise verringert.</p>		
Klimakosten	k.A.		

³ Siehe <https://dserver.bundestag.de/brd/1991/D686+91.pdf>

Reformvorschlag	<p>Die Sondertatbestände, die zu niedrigeren Höchstsätzen, bzw. einer vollständigen Befreiung von der Konzessionsabgabe führen, müssen überarbeitet werden, um einen effizienten Energieverbrauch anzureizen (UBA 2021).</p> <p>Die Konzessionsabgabe sollte nicht mehr am Energieverbrauch, sondern an der Anschlussleistung (kW) bemessen werden. Maßgeblich ist damit die maximale Kapazität eines Netzanschlusses, also jene Größe, die den tatsächlichen Anspruch an den öffentlichen Raum widerspiegelt (Agora Energiewende 2013).</p> <p>Für jede Kommune werden die bisherigen Einnahmen aus den Konzessionsabgaben über mehrere Jahre ermittelt und anschließend auf alle Anschlüsse entsprechend ihrer Leistung umgelegt. Damit bleibt das kommunale Gesamtaufkommen weitgehend stabil, während die Verteilung zwischen Kundengruppen neu geordnet wird. Anschlüsse mit geringer Leistung würden künftig geringere Abgaben zahlen als leistungsstarke, wodurch die heutige Begünstigung großer Verbraucher entfällt (Agora Energiewende 2013).</p> <p>Sonderregelungen oder Ermäßigungen bleiben grundsätzlich möglich, ähnlich wie in der bestehenden Konzessionsabgabenverordnung. Sie sollten aber keine Fehlanreize für einen höheren Energieverbrauch mehr verursachen.</p>
Klimawirkung des Reformvorschlags	<p>Es liegt bisher keine Abschätzung vor, wie sich eine Reform der Regelung auf die Treibhausgasemissionen auswirken würde. Die bisher pauschale, breit angelegte Entlastung mit expliziten Fehlanreizen legt aber nahe, dass eine andere Gestaltung der Regelung relevante Auswirkungen haben kann.</p>
Weitere Informationen	<p>AEE (2025): Treibhausgasemissionen in Deutschland nach Sektoren 2024. Abrufbar unter: https://www.unendlich-viel-energie.de/mediathek/grafiken/treibhausgasemissionen-in-deutschland-nach-sektoren-2024.</p> <p>Agora Energiewende (2013): Reform des Konzessionsabgabenrechts. Abrufbar unter: https://www.agora-energiewende.de/fileadmin2/Projekte/2012/Konzessionsabgabe/Agora_Gutachten_Konzession_12092012_final_web.pdf.</p> <p>BMF (2025): 30. Subventionsbericht des Bundes. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2023 bis 2026. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=5.</p> <p>FÖS (2023a): Zukunftsplan Industrie. Sofortprogramm für den Abbau klimaschädlicher Subventionen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023_08_Greenpeace_Zukunftsplan_Industrie_-_Sofortprogramm_Abbau_klimaschaedlicher_Subventionen.pdf.</p> <p>Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thamling, N., Wünsch, M. (2024): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin.</p> <p>Statistisches Bundesamt (2025a): Energieverbrauch der Industrie 2024 um 1,9 % gestiegen. Pressemitteilung Nr. 405 vom 14. November 2025. Abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/11/PD25_405_435.html.</p> <p>UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0.</p>

II. Verkehr

	Energiesteuervergünstigung Diesel (Dieselprivileg)		
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 2 Abs. 2 EnergieStG
Begünstigte	Dieselfahrzeugnutzer*innen	Zuständigkeit	Bund
Beschreibung	<p>Der Energiesteuersatz auf Diesel ist im Vergleich zum Benzin deutlich niedriger und das, obwohl Diesel der klimaschädlichere und energiereichere Kraftstoff ist. Umgerechnet auf den CO₂-Gehalt beträgt der Steuersatz des Diesels 177 Euro/tCO₂, der des Benzins 273 Euro/tCO₂. Um diese Vergünstigung auszugleichen, ist der Kfz-Steuersatz auf Diesel-Pkw zwar höher, dennoch spielt die Energiesteuer eine weitaus wichtigere Rolle bei den Gesamtkosten eines Pkw (FÖS 2019). Die Subvention schafft somit einen umweltschädlichen Anreiz bei der Kaufentscheidung neuer Fahrzeuge und dem Mobilitätsverhalten.</p> <p>Begründet wurde die Vergünstigung meist mit der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Speditionsgewerbes (also Nfz und Lkw); die Bedeutung von Diesel-Pkw war bei der letzten deutlichen Ausweitung im Jahr 1994 auch noch deutlich geringer (FÖS/IKEM 2016). Der Anteil von Diesel-Pkw am Flottenbestand hat sich seither von 13,4 % auf 28 % im Jahr 2025 mehr als verdoppelt (UBA 2025). Später wurde die Subvention häufig mit dem vermeintlichen Klimavorteil des Diesels legitimiert (FÖS/IKEM 2016).</p>		
Status	<p>Subventionstyp: Steuervergünstigung</p> <p>Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2025): -</p> <p>Subventionsbericht des Umweltbundesamt (UBA 2021): Kapitel 2.2.1</p>		
Subventionsvolumen	<p>2022: 8,5 Mrd. Euro (FÖS 2023b)</p> <p>Das Subventionsvolumen ergibt sich aus der Differenz der Steuersätze auf Diesel und Benzin, multipliziert mit dem Absatz von versteuertem Dieselmotorkraftstoff.</p>		
Klimaschädlichkeit	<p>Der jährliche Absatz von 32,2 Mio. t Diesel pro Jahr (Statista 2025; basierend auf BAFA 2024) entspricht ca. 85 Mio. t CO₂. Die Klimakosten des Dieselmotorkraftstoffverbrauchs belaufen sich bei einem angenommenen Kostensatz von 300 Euro je t CO₂ (UBA 2024) auf rund 26 Mrd. Euro jährlich.</p> <p>Die Steuervergünstigung des Diesels gegenüber Benzin stellt einen nicht gerechtfertigten Vorteil dar und verzerrt damit Mobilitätsentscheidungen (Fahrzeugwahl, Verkehrsmittelwahl, Fahrverhalten etc.).</p>		
Reformvorschlag	<p>Der Steuersatz des Diesels wird auf Basis des Energiegehalts (Euro/GJ) genauso hoch besteuert wie Benzin. Dies würde für Diesel eine Besteuerung von 0,7279 Euro/Liter bedeuten, während Benzin weiterhin mit 0,6545 Euro/Liter besteuert wird (Plötz u. a. 2024).</p> <p>Im Gegenzug zur Anhebung der Energiesteuer auf Dieselmotorkraftstoff wird die Kfz-Steuer für Diesel-Pkw auf das Niveau der Benziner gesenkt werden. Konkret müsste die Hubraum-Komponente dafür 2 statt derzeit 9,50 Euro je 100 ccm betragen. Bei schrittweiser Anhebung des Energiesteuersatzes und sofortiger Absenkung der Kfz-Steuer ergeben sich im ersten Jahr zunächst Mindereinnahmen für den Staat. Danach überwiegen die Mehreinnahmen der Energiesteuer um bis zu 1,1 Mrd. Euro pro Jahr (FÖS/Prognos 2023). Die niedrigere Kfz-Steuer kann die Mehrbelastung durch die höhere Energiesteuer bei geringen Fahrleistungen vollständig kompensieren oder sogar zu Entlastungen führen. Fahrleistung und Besitz von Diesel-Pkw korrelieren dabei positive mit dem Einkommen (FÖS/Prognos 2023).</p> <p>Das ursprüngliche Ziel der Subvention, die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Speditionsgewerbes zu stärken, kann beibehalten werden, indem Lkw von der Steuererhöhung ausgenommen werden. Dafür könnte z. B. an der Zapfsäule zwischen Lkw und Pkw differenziert werden. Alternativ könnten Energiesteuerzahlungen mit der Lkw-Maut verrechnet werden. Da Lkw – im Gegensatz zu Pkw – zusätzlich zu Energie- und Kfz-Steuer (sowie CO₂-Preis) auch Lkw-Maut zahlen, erscheint eine solche Ausnahme sachgemäß.</p>		

	Die zusätzlichen Einnahmen könnten für die Förderung der Elektromobilität genutzt werden und die bisherigen Subventionen in Form von Kaufzuschüssen und Steuervergünstigungen teilweise gegenfinanzieren. Bei diesen Subventionen sollte auf eine soziale Ausgestaltung geachtet werden (siehe z.B. FÖS 2025a).
Klimawirkung des Reformvorschlags	THG-Minderung in 2030: 1,3 Mio. t CO₂ (nur Pkw) oder 2,5 Mio. t CO ₂ (inkl. Lkw) (FÖS/Prognos 2023). Plötz u. a. (2024) gehen von einer Minderungswirkung von 3,2 Mio. t für Pkw und Lkw aus:
Weitere Informationen	<p>BAFA (2024): Amtliche Mineralölstatistik für die Bundesrepublik Deutschland. Abrufbar unter: https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/Mineraloel/moel_amtliche_daten_2024_12.html.</p> <p>BMF (2025): 30. Subventionsbericht des Bundes. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2023 bis 2026. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=5.</p> <p>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.</p> <p>FÖS (2019): Elektroautos und Verbrenner im Gesamtkostenvergleich. Abrufbar unter: http://www.foes.de/pdf/2019-12_FOES_Autovergleich.pdf.</p> <p>FÖS (2023): Subventionen und staatlich induzierte Preisbestandteile im Güterverkehr auf Schiene und Straße. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023-05_FOES_Gueterverkehr.pdf.</p> <p>FÖS (2023b): Kurzfristiges finanzielles Potential durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023-11_FOES_Subventionsabbau_KTF-Luecke.pdf.</p> <p>FÖS, Prognos (2023): Reform umweltschädlicher Subventionen – Auswirkungen auf Klima, Gesellschaft und Wirtschaft. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/W_Reform_umweltschaedlicher_Subventionen.pdf.</p> <p>FÖS (2025a): E-Mobilität auf Erfolgskurs bringen – Instrumente für eine sozial gerechte Antriebswende. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2025/2025-05_FOES_E-Mobilitaet.pdf.</p> <p>Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thämling, N., Wünsch, M. (2024): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin.</p> <p>Statista (2025): Dieseldieselmotor: Inlandsabsatz bis 2024. Abrufbar unter: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12851/umfrage/inlandsabsatz-von-dieseldieselmotor-seit-1950/.</p> <p>UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0.</p> <p>UBA (2024): Methodological Convention 3.2 for the Assessment of Environmental Costs. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodological-convention-32-for-the-assessment-of.</p> <p>UBA (2025): Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugbestand. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand.</p>

	Entfernungspauschale		
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 9 EStG
Begünstigte	Arbeitnehmer*innen	Zuständigkeit	Bund
Beschreibung	<p>Mit der Entfernungspauschale können Arbeitnehmer*innen ihre Wegekosten (einfache Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsstätte) unabhängig vom Verkehrsmittel mit 30 Cent je Kilometer in der Einkommensteuererklärung als Werbungskosten geltend machen. Sie führt also zu einer Senkung des zu versteuernden Einkommens, sofern der Werbungskosten-Pauschalbetrag von 1.230 Euro im Jahr (seit 2023) überschritten wird. Die Reduktion der tatsächlichen Steuerlast hängt zusätzlich vom persönlichen Steuersatz ab.</p> <p>Im Rahmen des Klimaschutzprogramms wurde die Pauschale ab dem 21. Entfernungskilometer für die Jahre 2021-2023 und 2024-2026 von 30 auf 35 Cent und 38 Cent erhöht – als Ausgleich des CO₂-Preises für Pendler*innen mit langen Arbeitswegen. Ab 2026 wurde die Entfernungspauschale bereits ab dem ersten Kilometer auf 38 Cent erhöht (Deutscher Bundestag 2025). Geringverdienende, die keine Einkommensteuern zahlen und daher keine Wegekosten absetzen können, erhalten stattdessen eine „Mobilitätsprämie“ in Höhe von 14 % der Entfernungspauschale, sofern die Werbungskosten den Arbeitnehmerpauschalbetrag durch die Fahrtkosten übersteigen.</p>		
Status	<p>Subventionstyp: Steuervergünstigung</p> <p>Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2025): –</p> <p>Subventionsbericht des Umweltbundesamt (UBA 2021): Kapitel 2.2.2</p>		
Subventionsvolumen	<p>2022: 5,1 Mrd. Euro pro Jahr (Fraunhofer FIT/IER 2022)</p> <p>Durch die geplante Erhöhung der Entfernungspauschale auf 38 Cent/km ist von einer deutlichen Erhöhung des Subventionsvolumens auszugehen. So schätzt das Bundesfinanzministerium, dass die Erhöhung zu Mindereinnahmen von ca. 1,1 Mrd. Euro (2026) und ab 2027 jährlich um ca. 1,9 Mrd. Euro führt (BT- Drs. 21/1974)⁴.</p> <p>Die Mobilitätsprämie für Menschen mit Einkommen unterhalb des Grundfreibetrags kostete im Jahr 2021 rund 0,02 Mrd. Euro und entlastete etwa 150.000 Menschen bzw. 0,3 % der Steuerpflichtigen (Statistisches Bundesamt 2025a). Das Instrument entfaltet in seiner derzeitigen Ausgestaltung also wenig Wirkung.</p>		
Klimaschädlichkeit	<p>Der Straßenverkehr (nur Pkw) emittierte im Jahr 2022 rund 89 Mio. tCO₂ (Eurostat 2024). Bei einem Kostensatz von 300 Euro je t CO₂ (UBA 2024) belaufen sich die Klimakosten damit auf ca. 27 Mrd. Euro. Der Pendelverkehr dürfte daran einen Anteil in der Größenordnung von über 17 % haben (also über 15 Mio. tCO₂ und 4,5 Mrd. Euro Klimakosten). Bei 20,3 Mio. Erwerbstätigen mit einer durchschnittlichen Pendeldistanz von 34 km hin und zurück (BMWSB 2025) sowie 225 angenommenen Arbeitstagen pro Jahr und einem Pkw-Anteil von 65 % (Statistisches Bundesamt 2025b) verursacht der Pendelverkehr schätzungsweise rund 101 Mrd. Personenkilometer. Die Gesamtfahrleistung aller Pkw liegt bei rund 594 Mrd. km pro Jahr (KBA 2024).</p> <p>Die Entfernungspauschale subventioniert Pendelkosten und fördert damit den Trend zu längeren Arbeitswegen und der Zersiedelung. Somit steigert sie das Verkehrsaufkommen insgesamt.</p> <p>Die Erhöhung der Entfernungspauschale hat diese Effekte verstärkt und wirkt entgegen der beabsichtigten Anreizwirkung des CO₂-Preises.</p>		
Reformvorschlag	<p>Eine vollständige Abschaffung der Entfernungspauschale kann umweltpolitisch und verfassungsmäßig begründet werden.⁵ Ohnehin gehört Deutschland zu einem der wenigen Länder, in denen Wegekosten auch für Pkw bedingungslos absetzbar sind. Für die Klima- und Verteilungswirkung wird dieser Reformvorschlag im Folgenden zu Grunde gelegt.</p>		

⁴ Siehe <https://dserver.bundestag.de/btd/21/019/2101974.pdf>

⁵ BVerfGE vom 09.12.2008 = http://www.bverfg.de/entscheidungen/ls20081209_2bvl000107.html = NJW 2009, 48 f

	<p>Optional könnte der Abbau durch eine Härtefallregelung ergänzt werden. Einkommensschwache Haushalte könnten z. B. entlastet werden, indem der Werbungskostenpauschbetrag erhöht wird, die Mobilitätsprämie ausgeweitet wird, oder Wegekosten als außergewöhnliche Belastung bei der Einkommensteuer absetzbar bleiben. Alternativ könnte die Absetzbarkeit auch verkehrsmittelabhängig gemacht und z. B. strukturell zu einem „Mobilitätsgeld“ umgewandelt werden. Ein „Mobilitätsgeld“ würde direkt von der Steuerschuld abgezogen werden, statt das zu versteuernde Einkommen zu reduzieren. Alle Pendelnden würden also den gleichen Betrag pro Entfernungskilometer erhalten – unabhängig vom individuellen Steuersatz bzw. dem Einkommen. Das würde die Verteilungswirkung des Instruments verbessern. Auch könnte die Höhe an die Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel geknüpft werden („Mobilitätsgeld II“), so wie es in vielen anderen Ländern der Fall ist (FÖS 2023; Plötz u. a. 2024).</p> <p>Die zusätzlichen Mittel könnten genutzt werden, um Pendelnde an anderer Stelle zu entlasten. Beispielsweise könnten sie zur Finanzierung des Deutschlandtickets oder von Sozialtickets genutzt werden. Auch könnte die Mobilitätsprämie ausgeweitet und/oder erhöht werden.</p>
Klimawirkung der Reform	<p>THG-Minderung in 2030 (Reform: Abschaffung der Entfernungspauschale): 2,39 Mio. t CO₂ pro Jahr</p> <p>THG-Minderung in 2030 (Reform: Härtefallregelung): 1,66 Mio. t CO₂ pro Jahr</p> <p>THG-Minderung in 2030 (Reform: Mobilitätsgeld I): 0,51 Mio. t CO₂ pro Jahr</p> <p>THG-Minderung in 2030 (Reform: eingeschränktes Mobilitätsgeld I): 4,65 Mio. t CO₂ pro Jahr</p> <p>Fraunhofer FIT und IER (2022) haben die Umwelteffekte verschiedener Reformoptionen simuliert. Das CO₂-Einsparpotenzial für 2030 beträgt dort je nach Reform zwischen 0,51-4,65 Mio. t. CO₂ pro Jahr. Zu berücksichtigen ist, dass vor allem die Wirkung auf Umzugsentscheidungen längerfristig ist, so dass das Potenzial auch erst später erreicht werden kann.</p>
Weitere Informationen	<p>BMF (2025): 30. Subventionsbericht des Bundes. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2023 bis 2026. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=5.</p> <p>BMWSB (2025): Wie wir uns bewegen – Pendelverhalten in Deutschland: Immer mehr Pendlerinnen und Pendler. Abrufbar unter: https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/100-Pendlerdistanzen-Pendlerverflechtungen.html#_co98atommm.</p> <p>Deutscher Bundestag (2025): Bundestag verabschiedet das Steueränderungsgesetz 2025. Abrufbar unter: https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2025/kw41-de-steueranderungsgesetz-1111760. Letzter Zugriff am: 8.12.2025.</p> <p>Eurostat (2024): Treibhausgasemissionen nach Quellsektor. Abrufbar unter: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/page/ENV_AIR_GGE.</p> <p>FÖS (2023): Subventionssteckbrief: Die Entfernungspauschale. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023-11_Subventionssteckbrief-Entfernungspauschale.pdf.</p> <p>Fraunhofer FIT, IER (2022): Quantifizierung der Verteilungswirkungen der Entfernungspauschale. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/quantifizierung_der Verteilungswirkungen_zur_entfernungspauschale.pdf.</p> <p>KBA (2024): Inländerfahrleistung. Abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/2023/2023_vk_kurzbericht.html.</p> <p>Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thamling, N., Wünsch, M. (2024): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin</p>

	<p>Statistisches Bundesamt (2025a): Lohn- und Einkommensteuerstatistik 2021. Abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Steuern/Lohnsteuer-Einkommensteuer/Publikationen/Downloads-Lohn-und-Einkommenssteuern/statistischer-bericht-lohn-einkommensteuer-2140710217005.html.</p> <p>Statistisches Bundesamt (2025b): Erwerbstätigkeit. Berufspendler. Abrufbar unter: https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/pendler1.html.</p> <p>UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0.</p> <p>UBA (2024): Methodological Convention 3.2 for the Assessment of Environmental Costs. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodological-convention-32-for-the-assessment-of.</p>
--	--

	Dienstwagenprivileg		
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 6 Abs. 1 Nr. 4 Satz 2 und 3 § 8 Abs. 2 S. 2 bis 5 EStG
Begünstigte	Angestellte oder Unternehmer*innen mit privat genutzten Dienstwagen	Zuständigkeit	Bund
Beschreibung	Dienstwagen sind gewerblich zugelassene Fahrzeuge. Eine zusätzliche private Nutzung muss als geldwerter Vorteil versteuert werden. 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 durchschnittlich weniger als 40 % des tatsächlichen Vorteils ausgeglichen (Harding 2014). Daher vergünstigt sie die Nutzung von Dienstwagen gegenüber privat angeschafften Fahrzeugen und senkt Sozialversicherungsbeiträge und Lohnsteuer. Dies setzt Anreize zum Neuwagenkauf und zur ausgedehnten Nutzung und verzerrt die Verkehrsmittelwahl.		
Status	<p>Subventionstyp: Steuervergünstigung</p> <p>Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2025): teilweise, lfd. Nr. 65 (Begünstigung von Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen)</p> <p>Subventionsbericht des Umweltbundesamt (UBA 2021): Kapitel 2.2.3</p>		
Subventionsvolumen	<p>2023: 6,9 Mrd. Euro (ERM 2024)</p> <p>2020: 6,0 Mrd. Euro (Plötz u. a. 2024)</p> <p>Plötz u.a. (2024) gehen basierend auf der Methodik von FiFo u.a. (2011) von 3,5 Mio. zugelassenen Dienstwagen aus. Sie berechnen anhand eines durchschnittlichen Listenpreises von ca. 39.000 Euro und einem Grenzsteuersatz von 37 % Steuermindereinnahmen von ca. 6 Mrd. Euro pro Jahr durch eine Erhöhung der pauschalen Besteuerung von 1 % auf 2 %.</p> <p>Der Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2025) bezieht lediglich die Begünstigung von batterieelektrischen Autos (BEV) und Plug-in-Hybriden (PHEV) bei der Dienstwagenbesteuerung: ca. 1,07 Mrd. und 1,28 Mrd. Euro in den Jahren 2023 und 2024. In der Berechnung von Plötz u.a. (2024) werden diese Vergünstigungen nicht miteinberechnet, bei ERM (2024) lediglich die Vergünstigung für PHEV inkludiert.</p>		
Klimaschädlichkeit	<p>Plötz u.a. (2024) gehen von 3,5 Mio. zugelassenen Dienstwagen aus. Diese emittieren bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von 23.028 km (Ecke u. a. 2023) und einem durchschnittlichen CO₂-Wert von 115 gCO₂ nach WLTP für Neuzulassungen in 2023 (KBA 2023) ca. 9,3 Mio. tCO₂ pro Jahr. Mit einem Kostensatz von 300 Euro je t CO₂ (UBA 2024) belaufen sich die jährlichen Klimakosten der Dienstwagenutzung somit auf rund 2,8 Mrd. Euro. Das ICCT (2020) geht derzeit davon aus, dass die tatsächlichen Emissionen im Durchschnitt 14 % über den im Labor gemäß WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) ermittelten Werten liegen, so dass auch die Klimakosten entsprechend höher ausfallen könnten.</p>		

	<p>Die derzeitige Steuervergünstigung führt dazu, dass ein Anreiz zur Nutzung von Dienstwagen im Vergleich zur Nutzung privat angeschaffter Fahrzeuge entsteht. Dienstwagen haben tendenziell höhere Laufleistungen und somit einen höheren jährlichen CO₂-Ausstoß. Der steuerliche Anreiz der Nutzung dieser Fahrzeuge führt also zu einer Verzerrung der Verkehrsmittelwahl zu Ungunsten beispielsweise des öffentlichen Verkehrs.</p>
Reformvorschlag	<p>Eine einfache Variante wäre es, den pauschalen Steuersatz für Pkw mit Verbrennungsmotor (also auch PHEV) von 1 % auf z. B. 2 % zu erhöhen, wie es in etwa in den Niederlanden gilt und in Luxemburg geplant ist (FÖS 2023a). Damit läge der zu versteuernde geldwerte Vorteil für die meisten Dienstwagen in der Größenordnung der Kosten bei Privatanschaffung. Das schlägt vor allem bei teuren Verbrennern zu Buche und stärkt den Anreiz günstigere, sparsamere, elektrische Modelle zu wählen (FÖS 2023b). Gleichzeitig könnte die Vergünstigung für E-Autos reduziert werden und der Steuersatz auf 1 % gesetzt werden. Die Subvention wäre weitestgehend abgebaut.</p> <p>Weitere Differenzierungen wären sinnvoll, bspw. nach Haltedauer oder nach CO₂-Wert bei Pkw mit Verbrennungsmotor. Das würde den Anreiz zu häufigen Neuwagenkäufen reduzieren und die ökologische Wirkung der Besteuerung verbessern.</p> <p>Da der Großteil aller Neuzulassungen gewerblich ist und Dienstwagen in der Regel eine kürzere Haltedauer haben, haben sie einen starken Einfluss auf den Gebrauchtwagenmarkt und die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Gesamtflotte.</p> <p>Die Mehreinnahmen könnten für die Finanzierung von sozial gestaffelten Kaufprämien, Social Leasing oder ähnlich genutzt werden (siehe z. B. FÖS (2025)).</p>
Klimawirkung des Abbaus	<p>THG-Minderung in 2030: 0,33 – 1,38 Mio. t pro Jahr (Plötz u. a. 2024)</p> <p>Die Umsetzung des Reformvorschlags würde sich positiv auf die Fahrzeugeigenschaften von Dienstwagen und in Folge auf die gesamte Fahrzeugflotte auswirken (kostengünstiger, klimafreundlicher). Auch die Aufgabe des Dienstwagens, ein Rückgang der privaten Fahrleistung oder der Wechsel auf klimafreundlichere Verkehrsmittel ist denkbar.</p> <p>In einer Modellrechnung des Öko-Instituts von Plötz u.a. (2024) führt eine Erhöhung der pauschalen Besteuerung von 1 % auf 2 % bei vollständig fossil betriebenen Dienstwagen zu jährlichen THG-Minderungen im Zeitraum von 2023–2030 von 0,33 Mio. t (2023) bis 1,38 Mio. t (2030).</p>
Weitere Informationen	<p>BMF (2025): 30. Subventionsbericht des Bundes. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2023 bis 2026. Ab-rufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=5.</p> <p>Ecke, L., Vallée, J., Chlond, B., Vortisch, P. (2023): Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2022/2023: Alltagsmobilität und Fahrleistung. Abrufbar unter: https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_22_23.pdf.</p> <p>ERM (2024): Company car fossil fuel subsidies in Europe. Final Report. Abrufbar unter: https://www.transportenvironment.org/uploads/files/20241014_TE-Company-car-fossil-fuel-subsidies_Final-report_Addressed_Comments_2024-10-15-100425_uqws.pdf.</p> <p>FiFo, FÖS, Klinski, S. (2011): Steuerliche Behandlung von Firmenwagen – Analyse von Handlungsoptionen zur Novellierung. Abrufbar unter: https://foes.de/pdf/2011_Firmenwagenbesteuerung_lang.pdf.</p> <p>FÖS (2023a): Subventionsbericht – Umweltschädliche Subventionen in Luxemburg. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023-09_Luxemburg-Subventionen.pdf.</p> <p>FÖS (2023b): Subventionssteckbrief: Das Dienstwagenprivileg. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023-06_FOES_Subventionssteckbrief-Dienstwagenprivileg.pdf.</p> <p>FÖS (2025): E-Mobilität auf Erfolgskurs bringen: Instrumente für eine sozial gerechte Antriebswende. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2025/2025-05_FOES_E-Mobilitaet.pdf.</p>

	<p>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.</p> <p>ICCT (2020): On the way to „real-world“ CO2 values: The European passenger car market in its first year after introducing the WLTP. Abrufbar unter: https://theicct.org/publications/way-real-world-co2-values-european-passenger-car-market-its-first-year-after.</p> <p>KBA (2023): Jahresbilanz 2023. Abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/Jahresbilanz_Neuzulassungen/2023/2023_n_jahresbilanz_generische.html.</p> <p>Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thamling, N., Wünsch, M. (2024): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin.</p> <p>UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0.</p> <p>UBA (2024): Methodological Convention 3.2 for the Assessment of Environmental Costs. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodological-convention-32-for-the-assessment-of.</p>
--	--

Energiesteuerbefreiung Kerosin			
Sektor	Verkehr	Rechtliche Grundlage	§ 27 Abs. 2 EnergieStG
Begünstigte	Luftfahrtunternehmen und Kund*innen	Zuständigkeit	Bund (inländischer Flugverkehr)
Beschreibung	Energieerzeugnisse, die im inländischen Flugverkehr für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen durch Luftfahrtunternehmen oder für die gewerbsmäßige Erbringung von Dienstleistungen verwendet werden, sind steuerfrei. Zusätzlich ist auch das im Inland abgesetzte Kerosin, das bei Flügen zu ausländischen Zielen verwendet aufgrund internationaler Abkommen steuerfrei, stellt aber eine Subvention dar (UBA 2021). Daher sollte, anders als im Subventionsbericht dargestellt, das gesamte im Inland abgesetzte Kerosin der Berechnung des Subventionsvolumens zugrunde liegen.		
Status	Subventionstyp: Steuervergünstigung Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2025): teilweise lfd.-Nr. 78 (inländische Flüge) Subventionsbericht des Umweltbundesamt (UBA 2021): Kapitel 2.2.8		
Subventionsvolumen	2023: 7,8 Mrd. Euro (FÖS 2025) Das Subventionsvolumen ergibt sich aus der in Deutschland abgesetzten Menge Kerosin (11,9 Mrd. l gemäß en2x (2024)) multipliziert mit dem geltenden Steuersatz von 65,45 Cent/Liter. In der Berechnung sind damit sowohl inländische als auch internationale Flüge. Da Deutschland nach geltendem Recht nur inländische Flüge besteuern darf (dies aber nicht tut), gibt das BMF lediglich eine Subventionshöhe von 482 Mio. Euro für das Jahr 2023 an (BMF 2025).		
Klimaschädlichkeit	In Deutschland wurden im Jahr 2023 rund 9,5 Mio. t Kerosin abgesetzt (en2x 2024). Das entspricht rund 30 Mio. t CO₂ pro Jahr und Klimakosten in Höhe von ca. 9 Mrd. Euro (bei einem Kostensatz von 300 Euro/t CO ₂ gemäß UBA (2024). Bei Berücksichtigung eines Radiative Forcing Index (RFI) von 3 (UBA 2019) zur Abbildung der Klimawirkung weiterer Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs und der verstärkten Wirkung in höheren Schichten der Erdatmosphäre liegen die Klimakosten bei rund 26,9 Mrd. Euro. (UBA 2019) zur Abbildung der Klimawirkung weiterer		

	<p>Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs und der verstärkten Wirkung in höheren Schichten der Erdatmosphäre liegen die Klimakosten bei rund 27 Mrd. Euro.</p> <p>Der Flugverkehr ist aufgrund des Ausstoßes von Treibhausgasen in Flughöhe eines der klimaschädlichsten Transportmittel (UBA 2021). Durch die Subvention für Energieerzeugnisse kann der inländische Flugverkehr vergünstigt operieren und das Wachstum des Luftverkehrs wird gefördert. Es wird zusätzlicher Verkehr induziert. Zudem besteht weniger Anreiz den Verbrauch der Energieerzeugnisse zu reduzieren und verbrauchsarme Flugzeuge zu entwickeln. Zwar brach der Flugverkehr im Zuge der Corona-Pandemie 2020 stark ein, jedoch ist er bereits wieder auf dem Level von 2019. Der Passagierluftverkehr soll bis 2050 um ca. 3,4 % wachsen. Dies übersteigt die Effizienzsteigerung des Passagierluftverkehrs, die momentan bei ca. 1,5 % pro Jahr liegt und somit unter 2 %, die im Rahmen der ICAO vereinbart wurde (atmosfair 2025). Die Energiesteuerbegünstigung des gewerblichen Flugverkehrs bevorzugt einen einzelnen Verkehrsträger und ist gegenüber dem mit der Energiesteuer belasteten Straßenverkehr und Schienenverkehr nicht gerechtfertigt. Die Subvention ist daher im Sinne der G20 Definition als besonders ineffizient zu werten.</p>
Reformvorschlag	<p>Kurzfristig ist lediglich eine Besteuerung des inländischen Kerosinverbrauchs in Deutschland umsetzbar. Für die Besteuerung internationaler Flüge sind bilaterale Abkommen oder EU-weite Regelungen nötig. Als Ausgleich für die Nichtbesteuerung internationaler Flüge kann kurzfristig die Luftverkehrsteuer angehoben werden.</p> <p>Deutschland sollte mittelfristig einen vollständigen Abbau der Subvention anstreben und sich für eine internationale Besteuerung von Kerosin einsetzen, um Verlagerungseffekte ins Ausland zu minimieren. Innerhalb der EU ist die Besteuerung von Kerosin für Inlandsflüge und Flüge zwischen EU-Mitgliedsstaaten gemäß der EU-Energiesteuerrichtlinie seit 2003 möglich – sie wird aber bislang in keinem Land erhoben. Hier sollte sich Deutschland für eine EU-weite Regelung einsetzen oder alternativ bilaterale Vereinbarungen mit anderen Mitgliedsstaaten treffen.</p> <p>Steuereinnahmen können nicht zweckgebunden verwendet werden. Dennoch könnte die Bundesregierung anstreben, die Mehreinnahmen aus der Besteuerung von Kerosin (und aus der Luftverkehrsteuer) zur Finanzierung des Markthochlaufs von Wasserstoff und Sustainable Aviation Fuels (SAF) zu nutzen. Die EU-Verordnung "ReFuelEU Aviation" schreibt eine Beimischung von SAF vor. Diese kann praktisch derzeit noch nicht erfüllt werden, da SAF noch nicht in den notwendigen Mengen verfügbar sind.</p>
Klimawirkung des Abbaus	<p>THG-Minderung in 2030: 0,29 Mio. t CO₂ pro Jahr bei Besteuerung des inländischen Kerosinverbrauchs (ohne Umsteiger und Berücksichtigung des RFI) (Plötz u. a. 2024)</p> <p>Bei Berücksichtigung internationaler Flüge sind eigenen Berechnungen zufolge THG-Minderungen in Höhe von rund 8 Mio. t CO₂ (bzw. 24 Mio. t bei einem angenommenen RFI von 3) möglich (siehe auch FÖS 2020). Dazu wird von einem Inlandsabsatz von 9,5 Mio. t Kerosin ausgegangen (en2x 2024). Die Erhebung der vollen Kerosinsteuer würde die durchschnittlichen Flugpreise um 68 % erhöhen und bei Berücksichtigung der langfristigen Elastizität von -0,40 (Held 2017, S. 283) den Kerosinverbrauch um 27 % reduzieren.</p>
Weitere Informationen	<p>atmosfair (2025): atmosfair Airline Index 2025. Abrufbar unter: https://www.atmosfair.de/wp-content/uploads/atmosfair-airline-index-2025-hintergrund.pdf.</p> <p>BMF (2025): 30. Subventionsbericht des Bundes. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2023 bis 2026. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=5.</p> <p>en2x (2024): Mineralölzahlen 2023. Abrufbar unter: https://en2x.de/pdfviewer/mineraloelzahlen-2023/?auto_viewer=true#page=&zoom=auto&pagemode=none.</p> <p>FÖS (2020): 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</p>

	<p>FÖS (2025): G7 – Leere Versprechungen. Wo Deutschland und G7 beim Subventionsabbau stehen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2025/2025-02-FOES_G7_fossile_Subventionen.pdf.</p> <p>Held, B. (2017): Auswirkungen der Internalisierung externer Kosten des Konsums. Eine empirische Analyse der sozialen Verteilungswirkungen. Abrufbar unter: https://archiv.ub.uni-heidelberg.de/volltextserver/25200/.</p> <p>Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thamling, N., Wünsch, M. (2024): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin.</p> <p>Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thamling, N., Wünsch, M. (2024): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin.</p> <p>Transport & Environment (2019): Leaked study shows aviation in Europe undertaxed. Abrufbar unter: https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2019_05_Tax_report_briefing_web_0.pdf.</p> <p>UBA (2019): Umweltschonender Luftverkehr. lokal – national – international. 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: 8.12.2025.</p> <p>UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0.</p> <p>UBA (2024): Methodological Convention 3.2 for the Assessment of Environmental Costs. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodological-convention-32-for-the-assessment-of.</p> <p>UBA (2025b): Luftverkehr. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsstandards/luftverkehr.</p>
--	---

III. Landwirtschaft

	Mehrwertsteuerreduktion bei tierischen Lebensmitteln		
Sektor	Landwirtschaft	Rechtliche Grundlage	§ 12 Abs. 2 Nr. 1 Umsatzsteuergesetz (UStG)
Begünstigte	Endverbraucher; Produzenten tierischer Lebensmittel	Zuständigkeit	Bund
Beschreibung	<p>Grundnahrungsmittel sowohl tierischen als auch pflanzlichen Ursprungs werden mit dem reduzierten Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent belegt. Inbegriffen sind Fleisch, Fisch, Milcherzeugnisse und pflanzliche Nahrungsmittel. Die steuerliche Erleichterung soll Lebensmittel des täglichen Bedarfs ermäßigen. Zunächst war diese Regelung sozialpolitisch legitimiert, damit alle Personen Zugang zu Fleisch- und Milchwaren haben. Mittlerweile konsumieren Deutsche zwei- bis viermal so viel Fleisch wie von Gesundheitsorganisationen empfohlen (DGE 2020). Folglich ist die indirekte Förderung dieser Lebensmittelgruppen heute nicht mehr zu rechtfertigen und sollte abgeschafft werden, um Anreize für eine stärker pflanzenbasierte Ernährung zu setzen.</p> <p>Seit April 2022 bietet die EU-Richtlinie mehr Flexibilität bei der Gestaltung des UStG. Mitgliedstaaten dürfen zwei ermäßigte Steuersätze von max. fünf Prozent einführen und einen ermäßigten Steuersatz von unter fünf Prozent oder einen von null Prozent (Rat der Europäischen Union 2022).</p>		
Status	<p>Subventionstyp: Steuervergünstigung</p> <p>Subventionsbericht der Bundesregierung: nicht enthalten, da laut Subventionsdefinition des BMF "Die ermäßigte Besteuerung der Lebensmittel [...] keine Steuervergünstigungen [sind], da es sich um systemkonforme Maßnahmen handelt." (BMF 2012)</p> <p>Subventionsbericht des Umweltbundesamt (UBA 2021): Kapitel 2.4.5</p>		
Subventionsvolumen	4,3 Mrd. Euro im Jahr 2020 (Plötz u. a. 2024)		
Klimaschädlichkeit	<p>Die Produktion tierischer Lebensmittel ist mit hohen Treibhausgasemissionen verbunden (CO₂, Methan, Lachgas) (FÖS 2018). Die ermäßigte Mehrwertsteuer verursacht klimaschädliche Fehlanreize, tierische Produkte statt pflanzlicher Alternativen zu konsumieren. Eine Angleichung der Mehrwertsteuer auf den Regelsatz bei tierischen Lebensmitteln kann für Konsument*innen Anreize setzen, den Konsum tierischer Lebensmittel zu reduzieren. Eine Anpassung der Mehrwertsteuer allein reicht jedoch nicht aus, um Verhaltensgewohnheiten von Verbraucher*innen herbeizuführen. Soziale Maßnahmen, die einen besseren Zugang zu einer nachhaltigen und pflanzenbasierten Ernährung gewährleisten, müssen ebenfalls implementiert werden (FÖS, Öko-Institut (2023)).</p>		
Reformvorschlag	<p>Streichung der Nummern 2-5, 26a-b, 28, 35, 47 in dem zu § 12 Abs. 2 Nr. 1 UStG gehörenden Anhang 2. Tierische Lebensmittel wie Fleisch, Milch(produkte), Ei und Fisch würden dann mit dem Regelsteuersatz in Höhe von 19 % belegt.</p> <p>Im Gegenzug sollen pflanzliche Grundnahrungsmittel gemäß UBA Vorschlag auch vollständig von der Mehrwertsteuer befreit werden (Burger u. a. 2022). Mögliche staatliche Einnahmen infolge der Reform können für Naturschutz und Ökolandbau genutzt werden. Für eine soziale Flankierung der Reform sollten Transfergeleistungen für Haushalte mit geringen Einkommen erhöht und kostenfreie Mittagessen in Gemeinschaftsverpflegungen ausgeweitet werden (siehe Vorschlag in FÖS (2024a, 2024b), FÖS, Öko-Institut (2023))</p>		
Klimawirkung der Reform	<p>Durch eine Angleichung der Mehrwertsteuer auf den Regelsatz würden für Konsument*innen in Deutschland Anreize gesetzt, den Konsum tierischer Lebensmittel zu reduzieren und so den Klimafußabdruck des nationalen Konsums zu reduzieren. Um auch im Landwirtschaftssektor eine Emissionsreduktion zu erzielen, müsste das Instrument durch weitere produktionsseitige Maßnahmen ergänzt werden.</p> <p>Der geringere Mehrwertsteuersatz auf tierische Produkte bewirkt Treibhausgasemissionen von rund 2,12 Mio. t CO₂ pro Jahr (Plötz u. a. 2024), die durch die Reform eingespart werden könnten. Bei einer gleichzeitigen Absenkung für pflanzliche Produkte lassen sich die Emissionen des deutschen</p>		

	<p>Lebensmittelkonsums um 1,6 bis 6,1 Mio. t CO₂ pro Jahr reduzieren. Weitere positive Umwelteffekte durch geringere Nitratbelastung und Ammoniakemissionen sowie geringere Landnutzung können entstehen, hängen aber davon ab, dass auch die Produktion von Tierprodukten verringert wird (Postpischil u. a. 2021).</p> <p>Eine noch höhere Klimawirkung der Reform wird erreicht, wenn die staatlichen Einnahmen für Naturschutz und Ökolandbau eingesetzt werden (bis zu 16 Mio. t CO₂ pro Jahr, FÖS (2024a)).</p>
Weitere Informationen	<p>BMF (2012): 23. Subventionsbericht: Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2009 bis 2012. Abrufbar unter: http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finanzen/Subventionspolitik/23-subventionsbericht-der-bundesregierung-anlage1.pdf?__blob=publicationFile&v=3.</p> <p>Burger, A., Golde, M., Kornher, C. (2022): Vorschläge des Umweltbundesamtes für eine umweltorientierte Reform der Mehrwertsteuer. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2022-05_factsheet_umweltorientierte-reform-mehrwertsteuer.pdf</p> <p>DGE (2020): Viel Gemüse und Obst, weniger Fleisch. Abrufbar unter: http://www.dge.de/presse/meldungen/2020/viel-gemuese-und-obst-weniger-fleisch/.</p> <p>DGE (2020): Viel Gemüse und Obst, weniger Fleisch. Abrufbar unter: http://www.dge.de/presse/meldungen/2020/viel-gemuese-und-obst-weniger-fleisch/.</p> <p>FÖS (2018): Ökonomische Instrumente zur Senkung des Fleischkonsums und der Fleischproduktion. Abrufbar unter: http://www.foes.de/pdf/201803-Instrumente-zur-Senkung-der-Fleischproduktion.pdf.</p> <p>FÖS, Öko-Institut, (2023): Ernährungsprofile deutscher Haushalte und Verteilungswirkungen einer Mehrwertsteuerreform im Bedürfnisfeld Ernährung. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023_11_FOES_ernaehrungsprofile_deutscher_haushalte.pdf.</p> <p>FÖS (2024a): Repurposing agricultural subsidies: Funding nature by greening financial flows. Bonn. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2024/FOES_2024_Repurposing_agricultural_subsidies.pdf.</p> <p>FÖS (2024b): Mehr fürs gleiche Geld: Bessere Finanzpolitik durch konsistenten Umbau von Subventionen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2024/2024-09_FOES_Repurposing.pdf.</p> <p>FÖS (2024c): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor – Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushalts leisten? Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf.</p> <p>Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thamling, N., Wünsch, M. (2024): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin.</p> <p>Postpischil, R., Bär, H., Beermann, A.-C., Jacob, K., Siemons, A., Schumacher, K., Keimeyer, F. (2021): Ökologische Finanzreform: Produktbezogene Anreize als Treiber umweltfreundlicher Produktions- und Konsumweise: Reformvorschläge für die Mehrwertsteuer. Dessau-Roßlau; Berlin.</p> <p>Rat der Europäischen Union (2022): Richtlinie (EU) 2022/542 des Rates vom 5. April 2022 zur Änderung der Richtlinien 2006/112/EG und (EU) 2020/285 in Bezug auf die Mehrwertsteuersätze. Abrufbar unter: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/542/oj/deu.</p> <p>UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0.</p>

	Energiesteuervergünstigung Agrardiesel		
Sektor	Land- und Forstwirtschaft	Rechtliche Grundlage	§ 57 EnergieStG
Begünstigte	Landwirte	Zuständigkeit	Bund
Beschreibung	Land- und Forstwirtschaftlichen Betrieben wurden bis Februar 2024 21,48 Cent/Liter (45,7 %) der Energiesteuer erstattet, wenn sie Agrardiesel für Ackerschlepper, standfeste oder bewegliche Arbeitsmaschinen und Motoren sowie Sonderfahrzeuge einsetzen (§ 57 EnergieStG). Die Einführung vor über 70 Jahren (1951) wurde mit Wettbewerbsnachteilen legitimiert, die deutsche Landwirte auf Grund der Energiesteuer gegenüber Konkurrenten aus dem Ausland hätten (UBA 2021). Die Ampel-Regierung beschloss Ende 2024 unter Gesichtspunkten der Klimaschädlichkeit und der Haushaltskonsolidierung eine schrittweise Senkung der Subvention (12,888 Cent/Liter bis Dezember 2024, 6,444 Cent/Liter im Jahr 2025) mit einem Auslaufen der Vergünstigung zum Januar 2026 (Deutscher Bundestag 2024). Diese Senkung nahm die aktuelle Bundesregierung zurück, sodass ab Januar 2026 erneut die volle Vergünstigung von 21,48 Cent/Liter gewährt wird (BMELH 2025).		
Status	Subventionstyp: Steuervergünstigung Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2025): Lfd.-Nr. 20 Subventionsbericht des Umweltbundesamt (UBA 2021): Kapitel 2.4.2		
Subventionsvolumen	2023: 460 Mio. Euro (BMF 2025) Nach Angaben des Subventionsberichts des Bundes wird die vollständige Wiedereinführung 2026 zu Mindereinnahmen von jährlich ca. 430 Mio. Euro führen (BMF 2025).		
Klimaschädlichkeit	Pro Jahr nutzt die Land- und Forstwirtschaft ca. 2 Mrd. Liter Diesel, was zu CO ₂ -Emissionen in Höhe von 5,4 Mio. t CO_{2eq} führt (Thuenke/Remmele 2021). Gleichzeitig sind in der Vergangenheit Landmaschinen, wie z. B. Traktoren größer und schwerer geworden. Eine Subventionierung von Agrardiesel trägt dazu bei, dass die Anreize effiziente, kleinere und leichtere Landmaschinen einzusetzen deutlich reduziert sind (UBA 2021). Dieser Anreiz konterkariert zudem den Umstieg auf nachhaltigen und weniger maschinelle Bewirtschaftungsformen, die zu einer besseren Bodenqualität, höherer ökologischer Resilienz und mehr Erträgen führen können (FiFo Köln 2019; IFÖL 2019). Auch die Bundesregierung attestiert der Vergünstigung eine negative Klimawirkung (BMF 2025).		
Reformvorschlag	Die Reform beinhaltet eine Rückkehr zum vollen Energiesteuersatz auf Agrardiesel. Obwohl in der Diskussion von einem Wettbewerbsnachteil deutscher Unternehmen gesprochen wird, ist dieser nicht eindeutig zu belegen. Auch wenn EU-Mitgliedsstaaten weiterhin unterschiedlich hohe Steuerentlastungen gewähren, haben andere, wie die Niederlande und Griechenland, keine Vergünstigung für Agrardiesel (OECD 2020). Die frei werdenden Mittel sollen vollständig im Agrarsektor verbleiben, aber klimafreundliche Anreize für einen wettbewerbsfähigen Umbau der Landwirtschaft setzen. So könnte mit den Mitteln das Programm zur Förderung tierfreundlicher Ställe (bzw. eine Nachfolgeprogramm) teilfinanziert werden und die Umstellung auf Ökolandbau unterstützt werden.		
Klimawirkung des Reformvorschlags	THG-Minderung in 2030: 0,12 Mio. t CO₂ pro Jahr (Plötz u. a. 2024) Plötz et al. (2024) gehen basierend auf einer Nachfrageelastizität von -0,089 von einer Treibhausgaswirkung von 0,12 Mio. t CO ₂ im Jahr 2030 aus, was ca. 3 % der Emissionen, die aus dem Einsatz von Kraftstoffen in der Landwirtschaft entstehen, ausmacht. Potenziale werden dabei in der Nutzung von alternativen Antrieben oder effizienten Fahrweisen gesehen. Wenn die Mittel stattdessen für eine Förderung des nachhaltigen Umbaus der Landwirtschaft eingesetzt werden, sind noch weitere positive Effekte zu erwarten.		
Weitere Informationen	BMEL (2021): Energieeffizienz und CO ₂ -Einsparung in Landwirtschaft und Gartenbau Das Bundesprogramm kompakt. Abrufbar unter: https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/Broschueren/energieeffizienz-landwirtschaft-gartenbau.pdf?__blob=publication-File&v=4 .		

	<p>BMELH (2025): Entscheidung im Bundeskabinett: Agrardieselrückvergütung kommt zurück. Pressemitteilung Nr. 78/2025. Abrufbar unter: https://www.bmleh.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2025/078-agrardiesel.html.</p> <p>BMF (2025): 30. Subventionsbericht des Bundes. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2023 bis 2026. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.pdf?blob=publicationFile&v=5.</p> <p>FiFo Köln (2019): Evaluierung von Steuervergünstigungen. Evaluierungsgruppe A: Energie- und Stromsteuer. Abrufbar unter: http://www.fifo-koeln.org/images/stories/fifo-bericht%2028-a%20bmf-fe10-16_stv-eval_a.pdf.</p> <p>FÖS (2024a): Repurposing agricultural subsidies: Funding nature by greening financial flows. Bonn. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2024/FOES_2024_Repurposing_agricultural_subsidies.pdf.</p> <p>FÖS (2024c): Subventionen und Abgaben im Agrarsektor – Welchen Beitrag können sie zu Umweltschutz und Entlastung des Staatshaushalts leisten? Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2024/2024-01_Kurzstudie_Subventionen_und_Abgaben_im_Agrarsektor.pdf.</p> <p>IFÖL (2019): Systeme reduzierter Bodenbearbeitung im Trockengebiet Österreichs – Macht reduzierte Bodenbearbeitung den Boden klimafitter?. Wien. Abrufbar unter: https://boku.ac.at/fileadmin/data/H03000/H93000/H93300/AG_Boden/Projekte/BI-OBO/BIOBO_Broschuere_Endfassung.pdf.</p> <p>OECD (2020): Taxation in Agriculture. Abrufbar unter: https://doi.org/10.1787/073bdf99-en.</p> <p>Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thamling, N., Wünsch, M. (2024): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin</p> <p>UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-0.</p>
--	---

LITERATURVERZEICHNIS

- Agora Energiewende (2013): Reform des Konzessionsabgabenrechts. Abrufbar unter: https://www.agora-energie-wende.de/fileadmin2/Projekte/2012/Konzessionsabgabe/Agora_Gutachten_Konzession_12092012_final_web.pdf.
- BCG (2021): Klimapfade 2.0 – Ein Wirtschaftsprogramm für Klima und Zukunft. Abrufbar unter: https://issuu.com/bdi-berlin/docs/211021_bdi_klimapfade_2.0_-_gesamtstudie_-_vorabve.
- 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.
- BCG, Prognos (2018): Klimapfade für Deutschland. Abrufbar unter: https://www.prognos.com/sites/default/files/2021-01/20180118_bdi_studie_klimapfade_fuer_deutschland_01.pdf.
- BMF (2025): 30. Subventionsbericht des Bundes. Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2023 bis 2026. Abrufbar unter: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/30-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=5.
- Damania, R., Balseca, E., de Fontaubert, C., Gill, J., Kim, K., Rentschler, J., Russ, J., Zaveri, E. (2023): Detox Development: Repurposing Environmentally Harmful Subsidies. Abrufbar unter: <http://hdl.handle.net/10986/39423>.
- DEHSt (2025): Leitfaden BEHG Carbon Leakage. Abrufbar unter: https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/nehsc/clk-leitfaden.pdf?__blob=publicationFile&v=4.
- Deutscher Bundestag (2025): Unterrichtung durch die Bundesregierung. Klimaschutzbericht 2025. Drs. 21/1250. Abrufbar unter: <https://dserver.bundestag.de/btd/21/012/2101250.pdf>.
- DGE (2020): Viel Gemüse und Obst, weniger Fleisch. Abrufbar unter: <http://www.dge.de/presse/meldungen/2020/viel-gemuese-und-obst-weniger-fleisch/>.
- Europäische Kommission (2025): Rahmen für staatliche Beihilfen zur Unterstützung des Deals für eine saubere Industrie. Abrufbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202503602.
- FES (2020): Jobwende: Effekte der Energiewende auf Arbeit und Beschäftigung. Abrufbar unter: <http://library.fes.de/pdf-files/fes/15696-20200318.pdf>.
- FiFo Köln, ZEW, ifo Institut, Fraunhofer FIT (2019): Evaluierung von Steuervergünstigungen. Ergebnisüberblick, Evaluationsschema, Methoden. Abrufbar unter: https://www.fit.fraunhofer.de/content/dam/fit/de/documents/FiFo-Bericht%2028-0%20BMF-fe10-16_StV-Ergebnisüberblick.pdf.
- FiFo Köln (2019): Evaluierung von Steuervergünstigungen. Evaluierungsgruppe A: Energie - und Stromsteuer. Abrufbar unter: http://www.fifo-koeln.org/images/stories/fifo-bericht%2028-a%20bmf-fe10-16_stv-eval_a.pdf.
- 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>.
- FÖS (2018): Ökonomische Instrumente zur Senkung des Fleischkonsums und der Fleischproduktion. Abrufbar unter: <http://www.foes.de/pdf/201803-Instrumente-zur-Senkung-der-Fleischproduktion.pdf>.
- FÖS (2020): 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.
- FÖS (2023): Durcheinander um den Subventionsbegriff. Abrufbar unter: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/user_upload/W_Focus_Paper_14_Subventionspolitik.pdf.

- FÖS, Hochschule Niederrhein, Oxford Economics (2023): Gutachten „Effekte einer Novellierung der Entlastungstatbestände für die Unternehmen des Produzierenden Gewerbes im Energie- und Stromsteuergesetz“: Überprüfung der Aussagen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2022-05_FOES_OE_AP_HSNR_BMF_fe_6-20_Endbericht.pdf.
- FÖS (2024a): Repurposing agricultural subsidies: Funding nature by greening financial flows. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2024/FOES_2024_Repurposing_agricultural_subsidies.pdf.
- FÖS (2024b): Mehr fürs gleiche Geld: Bessere Finanzpolitik durch konsistenten Umbau von Subventionen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2024/2024-09_FOES_Repurposing.pdf.
- FÖS (2025a): G7 – Leere Versprechungen. Wo Deutschland und G7 beim Subventionsabbau stehen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2025/2025-02-FOES_G7_fossile_Subventionen.pdf.
- FÖS (2025b): Umweltschädliche Subventionen und Anreize im Koalitionsvertrag. Abrufbar unter: <https://foes.de/publikationen/2025/2025-06-FOES-KOA-Vertrag-Subventionen.pdf>.
- FÖS, GWS (2016): Reform und Abbau umweltschädlicher Subventionen. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2016/2016-04_FOES-GWS_Abbau-umweltschaedlicher-Subventionen_Endbericht.pdf.
- FÖS, Prognos (2023): Reform umweltschädlicher Subventionen – Auswirkungen auf Klima, Gesellschaft und Wirtschaft. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/W_Reform_umweltschaedlicher_Subventionen.pdf.
- Fraunhofer FIT, IER (2022): Quantifizierung der Verteilungswirkungen der Entfernungspauschale. Abrufbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/quantifizierung_der Verteilungswirkungen_zur_entfernungspauschale.pdf.
- Hermann, F., Beinhauer, 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>.
- 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.
- IFÖL (2019): Systeme reduzierter Bodenbearbeitung im Trockengebiet Österreichs – Macht reduzierte Bodenbearbeitung den Boden klimafitter?
- Monasterolo, I., Raberto, M. (2019): The impact of phasing out fossil fuel subsidies on the low-carbon transition. In: Energy Policy. Jg. 124, S. 355-370.
- Plötz, P., Rohde, C., Repenning, J., Auf der Maur, A., Becker, L., Braungardt, S., Deurer, J., Dünnebeil, F., Friedrichsen, N., Heidt, C., Hennenberg, K., Hermann, H., Jöhrens, J., Kasten, P., Köppen, S., Lutz, C., Scheffler, M., Thamling, N., Wünsch, M. (2024a): Quantifizierung der Treibhausgaswirkung von staatlichen Begünstigungen in Deutschland. Bericht zum Vorhaben Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm (14-BE-2203). Karlsruhe, Berlin.
- Plötz, P., Koch, N., Bach, S., Haan, P., Kisting, D., Treichel-Grass, K. (2024b): Dossier: Climate-damaging subsidies correspond to negative CO2 prices. Abrufbar unter: https://ariadneprojekt.de/en/publication/dossier-climate-damaging-subsidies-correspond-to-negative-co2-prices/?utm_source=chatgpt.com.
- Postpischil, R., Bär, H., Beermann, A.-C., Jacob, K., Siemons, A., Schumacher, K., Keimeyer, F. (2021): Ökologische Finanzreform: Produktbezogene Anreize als Treiber umweltfreundlicher Produktions- und Konsumweise: Reformvorschläge für die Mehrwertsteuer. Dessau-Roßlau; Berlin.
- UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltschaedliche-subventionen-in-deutschland-Q>.
- UBA (2023): Ernährungsprofile deutscher Haushalte und Verteilungswirkungen einer Mehrwertsteuerreform im Bedürfnisfeld Ernährung. Abrufbar unter: https://foes.de/publikationen/2023/2023_11_FOES_ernaehrungsprofile_deutscher_haushalte.pdf.