

---

**Geschäftsführung**

---

**RA Berthold Welling**

VCI e.V.  
Neustädtische Kirchstraße 8  
10117 Berlin  
Tel. (030) 20 05 99 10  
Fax (030) 20 05 99 99  
welling@vci.de

---

**RA Dr. Andreas Richter**

P+P Pöllath + Partners  
Potsdamer Platz 5  
10785 Berlin  
Tel. (030) 253 53 653  
Fax (030) 253 53 800  
berliner.steuergespraech@pplaw.info

---

**Online-Veranstaltung - 78. Berliner Steuergespräch**

**„Umweltschutz durch Steuerrecht?“**

Tagungsbericht von *Berthold Welling*  
und *Dr. Andreas Richter LL.M.* <sup>1</sup>

Berlin, den 19. April 2021

Der Umwelt- und Klimaschutz hat im öffentlichen Diskurs einen hohen Stellenwert in der gegenwärtigen politischen und gesellschaftlichen Diskussion. Internationale Vereinbarungen zur Minderung der Treibhausgas-Emissionen werfen ihre Schatten auch für den nationalen Gesetzgeber voraus.

Vor diesem Hintergrund werden in der Politik unterschiedliche Wege diskutiert, um die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele zu erreichen. Auch das Steuerrecht wird in die Klimaschutzrelevanten Zielvorgaben einbezogen und kann einen wesentlichen Beitrag hierzu leisten. Die Attraktivität umwelt- und klimaschädlichen Verhaltens kann durch abgabenrechtliche Instrumente ebenso eingeschränkt werden wie eine Förderung umwelt- und klimaschützenden Verhaltens durch steuerliche Anreize möglich ist. Dies zeigt, wie breit das Spektrum der politischen Handlungsalternativen ist, und dass es von der generellen Einführung einer CO<sub>2</sub>-Besteuerung über die steuerliche Pönalisierung bis zur Incentivierung reicht.

Mit dem sogenannten Klimapaket hat die Bundesregierung im September 2019 einen ersten Aufschlag gemacht und mögliche Maßnahmen vorgestellt. Diese Maßnahmen und weitergehende Überlegungen hierzu müssen sich an den europa- und verfassungsrechtlichen Vorgaben messen lassen.

Über Möglichkeiten und Grenzen der Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes mit Hilfe des Steuerrechts sowie die europa- und verfassungsrechtlichen Herausforderungen umweltökonomischer Lenkungsabgaben wurde im Rahmen des 78. Steuergesprächs, welches von *Berthold Welling* moderiert wurde, mit den Referenten, *Prof. Dr. Roland Ismer*<sup>2</sup> und *Tanja Mildenberger*<sup>3</sup>, sowie *Dr. Stefan Bach*<sup>4</sup>, *Dr. Karen Möhlenkamp*<sup>5</sup>, *Christian Lehmann*<sup>6</sup> und den Zuschauern diskutiert.

## A. Referate

### I. Die Sicht der Wissenschaft

Nach *Prof. Ismer* habe das Thema Klimaschutz durch Steuerrecht in letzter Zeit eine ungeahnte Dynamik entwickelt. Die effektive Bekämpfung des Klimawandels erfordere vor allem erhebliche Minderungen der Treibhausgasemissionen.

#### 1. Herausforderungen der Dekarbonisierung

Die EU habe ambitionierte Dekarbonisierungs-Ziele verabschiedet und bemühe sich um die Umsetzung eines verschärften Klimaschutzes, unter anderem durch den europäischen Green Deal. Das Emissionsreduktionsziel für die EU bis 2030 liege bei 55 %; bis 2050 strebe die EU eine vollständige Klimaneutralität an. Auch China und die USA hätten entsprechende Bestrebungen angekündigt.

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, bedürfe es einer grundlegenden Systemtransformation. Im Rahmen des europäischen Wirtschaftssystems nehme die CO<sub>2</sub>-Bepreisung wegen ihrer Anreizwirkung eine zentrale Rolle ein. Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung könne und werde jedoch nicht das einzige Instrument sein; stattdessen werde es auf den richtigen Instrumentenmix ankommen. Sofern der Staat einen ordnungspolitischen Rahmen und Anreize für die Transformation zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Wirtschaft vorgebe, werde die Wirtschaft die Vorgaben umsetzen.

#### 2. Grundlagen der CO<sub>2</sub>- Bepreisung

##### a) Grundlagen

Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung solle nicht durch genaue Internalisierung von negativen externen Effekten gerechtfertigt, sondern als politisches Steuerungsinstrument betrachtet werden. Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung sei nur ein Teil des Instrumenten-Mixes und ordne sich in eine Typologie ein. Es gebe dazu verschiedene Parameter.

Beispielsweise gebe es einerseits Emissionshandelssysteme und andererseits Steuern. Der EU-Emissionshandel funktioniere folgendermaßen: Es gebe eine Gesamtmenge an Emissionen, die nach oben hin begrenzt sei. Diese Emissionen teile die EU in Emissionsberechtigungen auf. Jeder Betreiber einer emissionshandlungspflichtigen Anlage, die CO<sub>2</sub> ausstoße, müsse solche Berechtigungen abgeben. Diese Emissionsberechtigungen seien handelbar, so dass sie über einen Marktpreis verfügten. Daraus ergebe sich, wie bei einer Steuer, ein Preis für klimaschädliches

---

<sup>1</sup> *Dr. Andreas Richter, LL.M.* ist Rechtsanwalt, Fachanwalt für Steuerrecht und Partner der Kanzlei POELLATH, Berlin. *Berthold Welling* ist Rechtsanwalt und Geschäftsführer des VCI e.V., Frankfurt am Main, und für Recht, Steuern und Nachhaltigkeit verantwortlich. Beide Autoren sind geschäftsführende Vorstandsmitglieder des Berliner Steuergespräche e.V.

<sup>2</sup> *Prof. Dr. Roland Ismer* ist Inhaber des Lehrstuhls für Steuerrecht und Öffentliches Recht an der Friedrich-Alexander Universität Erlangen-Nürnberg.

<sup>3</sup> *Tanja Mildener* ist Leiterin der Abteilung Zoll, Umsatzsteuer und Verbrauchsteuer beim Bundesministerium der Finanzen, Berlin.

<sup>4</sup> *Dr. Stefan Bach* ist Projektleiter der Abteilung Staat am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung e.V., Berlin.

<sup>5</sup> *Dr. Karen Möhlenkamp* ist Rechtsanwältin und Partnerin bei der WTS Steuerberatungsgesellschaft mbH, Düsseldorf.

<sup>6</sup> *Christian Lehmann* ist Senior Director Corporate Tax Compliance Officer bei der Deutsche Lufthansa AG, Köln.

Verhalten. Auf diese Weise sollten Akteure dazu angeregt werden, ihre Emissionen zu vermindern.

Steuern und Emissionshandelssysteme unterschieden sich in zweierlei Hinsicht. Bei Emissionshandelssystemen stünden die gesamten Emissionsmengen fest, aber es bestehe eine Unsicherheit über die Preishöhe. Bei Steuern liege der Fall umgekehrt, die Steuer sei in ihrer Höhe feststehend, wohingegen die Menge der Emissionen variere. Auf europäischer Ebene bedürfe es für den Emissionshandel keiner Einstimmigkeit, eine qualifizierte Mehrheit im Rat genüge.

Der Einführung neuer Instrumente stünde die Möglichkeit gegenüber, bereits bestehende Instrumente anzupassen. Auf europäischer Ebene gebe es bereits seit einigen Jahrzehnten eine Energiesteuerrichtlinie, die ursprünglich nicht mit Blick auf Klimaschutzziele konzipiert worden sei. Die Europäische Kommission arbeite aktuell intensiv an einer klimafreundlichen Umgestaltung dieser Richtlinie.

Eine weitere typologische Dimension sei die Möglichkeit, klimaschädliches Verhalten zu belasten oder klimafreundliches Verhalten zu entlasten.

#### b) Zentrale Herausforderungen

CO<sub>2</sub>-Preisinstrumente stünden vor zwei zentralen Herausforderungen: Zum einen seien diese Instrumente nicht global, es gebe keinen weltweit einheitlichen CO<sub>2</sub>-Preis. Es bestehe daher ein Spannungsverhältnis zwischen der globalen Natur des Problems und der territorial beschränkten Reichweite der Preisinstrumente. Aus diesem Spannungsverhältnis folge die Gefahr des sogenannten Carbon Leakage. In dieser Konstellation reduzierten sich die Emissionen in einer Region, während sie wegen dieser Reduzierung in einer anderen Region stiegen.

Zum andere stelle sich das Problem der Verteilungswirkungen: Energiesteuern könnten in Deutschland regressiv sein und damit ärmere Haushalte stärker belasten als reichere (vertikale Dimension). In anderen Staaten – vor allem in Entwicklungsländern – habe Energiebesteuerung nicht zwangsläufig regressive Wirkungen. Weitere Verteilungsauswirkungen seien Sonderlasten in der Übergangsphase in der horizontalen Dimension. Manche Steuerzahler könnten der CO<sub>2</sub>-Bepreisung durch Anpassung ihres Verhaltens weniger ausweichen als andere. Aus diesem Grund gebe es im Einkommensteuerrecht zum Beispiel die Pendlerpauschale und die Mobilitätsprämie. Indem der Gesetzgeber die Prämien nur für einige Jahre gewähre, gehe er davon aus, dass auch ein solches Verhalten mittelfristig anpassbar sei.

### 3. Aktuelle Entwicklungen in Deutschland

Anfang des Jahres 2021 sei in Deutschland ein nationaler Brennstoff-Emissionshandel für Wärme und Verkehr als Ergänzung des EU-Emissionshandels eingeführt worden. Aus finanzverfassungsrechtlicher Sicht sei die Regelung nicht unproblematisch, da für die ersten Jahre ein Festpreis für die Emissionsberechtigung vorgesehen sei. Daher sei fraglich, ob es sich tatsächlich um ein regulatorisches Instrument handle oder ob es wegen des Festpreises eher als Abgabainstrument zu klassifizieren sei.

Ende März 2021 sei die BEHG-Carbon Leakage-Verordnung vom Bundeskabinett beschlossen worden, nun bedürfe sie noch der Zustimmung des Bundestages. Die Verordnung knüpfe an Kategorien des EU-Emissionshandels an und identifiziere Industrien, bei denen ein Risiko für Verlagerungseffekte bestehe. Die Industrien könnten Beihilfen erhalten, sofern sie bestimmte Voraussetzungen erfüllten.

Ende 2022 laufe die beihilferechtliche Genehmigung von steuerlichen Vergünstigungen nach §§ 9b, 10 StromStG und §§ 54 f. EnergieStG – insbesondere der Spitzenausgleich – aus. Die Kommission habe die Beihilfen nur auf zehn Jahre befristet genehmigt. Derzeit fänden Arbeiten am Nachfolgemodell statt. Dabei werde vor allem die Interaktion mit der Energiesteuerrichtlinie erwogen. Zudem gebe es auch einkommensteuerliche Regelungen zum Klimaschutz.

#### **4. Entwicklungen in der EU**

##### **a) Überblick**

Als Folge des EU Green Deal gebe es in diesen Bereichen umfassende Arbeiten der Kommission. Es solle noch im zweiten Quartal 2021 zu Gesetzesinitiativen kommen. Dabei gebe es drei zentrale Projekte: Zum einen die klimafreundliche Neufassung der Energiesteuerrichtlinie, zum anderen die erneute Novellierung der EU-Emissionshandelsrichtlinie und den Vorschlag für einen CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus (CBAM – Carbon Border Adjustment Mechanism).

##### **b) Vorschlag für einen CBAM**

Der bisherige Schutz gegen Verlagerungseffekte, wie derjenige der EU-Emissionshandelsrichtlinie, sei nicht überzeugend. Es werde kein Preissignal entlang der Wertschöpfungskette gesandt. Stattdessen werde ein Großteil der internationalen Wirtschaft von einer effektiven CO<sub>2</sub>-Bepreisung ausgenommen.

Ende des Jahres 2020 sei ein weiterer Druckpunkt hinzugekommen: Die zusätzliche kostenfreie Zuteilung an Industrien, bei denen das Risiko von Verlagerungseffekten bestehe, könne eine nach WTO-Recht möglicherweise anfechtbare Subvention darstellen. Somit bestehe das Risiko, dass entsprechende Entscheidungen zu Lasten von Europäern ergehen könnten. Daher werde der EU-Emissionshandel für ausgewählte Sektoren um CBAM ergänzt. Die Kommission strebe dabei sinnvollerweise eine WTO-Kompatibilität an.

Es gebe mehrere konkurrierende Modelle dazu, wie ein CBAM ausgestaltet werden könne. Voraussichtlich werde die Entscheidung auf eines der beiden folgenden Modelle fallen: entweder die Einbeziehung von Importen (bzw. auch von Exporten) in den Emissionshandel oder die Schaffung einer Verbrauchsabgabe auf CO<sub>2</sub>-intensive Materialien wie Stahl, Zement, Aluminium etc.

Vieles spreche für die Einführung einer Verbrauchsabgabe. Diese verzichte auf extraterritoriale Verhaltenssteuerung, vermeide Probleme des Resource-Shuffling sowie die drohende Kumulation bei mehrfachen Im- und Exporten. Zudem sei eine solche Abgabe mit dem Welthandelsrecht vereinbar.

## 5. Zusammenfassung und Ausblick

Insgesamt seien auf nationaler und besonders auf europäischer Ebene viele dynamische Entwicklungen sichtbar. Es müsse aber beachtet werden, dass im Falle der Umsetzung der angestrebten Transformation der Wirtschaft traditionelles Steuersubstrat wegbrechen könne.

## II. Die Sicht des Bundesministeriums der Finanzen

Frau *Mildenberger* führte aus, dass die Kommission sich im Dezember 2020 – angestoßen durch den Europäischen Green Deal – für ein noch ambitionierteres Klimaziel ausgesprochen habe. Die Nettotreibhausgasemissionen sollten innerhalb der EU bis 2030 um mindestens 55 % im Vergleich zu 1990 gemindert werden. Das langfristige Ziel sei die vollständige Dekarbonisierung bis 2050.

Die Diskussion um die Instrumente, mit deren Hilfe die Ziele für 2030 erreicht werden könnten, sei sehr lebhaft. Neben den ordnungsrechtlichen Instrumenten und Förderinstrumenten gerate vor allem das Steuerrecht zunehmend in den Fokus der Diskussionen. Die Kommission habe das Legislativpaket „Fit for 55“ angekündigt, welches insgesamt 12 Rechtssetzungsakte enthalten solle. Dies werde zu einer Revision des gesamten europäischen klimapolitischen Instrumentariums führen. Es würden die Reform und Ausweitung des EU-Emissionshandels sowie die ordnungs- und steuerpolitischen Instrumentarien thematisiert.

### 1. Einnahmenerzielung und Lenkungswirkung

Aus rechtlicher Sicht sei festzuhalten, dass der primäre Zweck einer Steuer die Einnahmenerzielung zur Finanzierung der öffentlichen Aufgabenwahrnehmung sei. Die deutsche Energie- und Stromsteuer betrage – nach Abzug aller Begünstigungen und Entlastungen – jährlich EUR 45 Mrd. netto und stelle 15 % des gesamten Bundeshaushalts dar.

Daneben könne und solle eine Steuer auch Lenkungszwecke verfolgen. Das Bundesverfassungsgericht habe bereits 2004 in seiner Entscheidung zur ökologischen Steuerreform<sup>7</sup> entschieden, dass als Lenkungsziel insbesondere auch umweltpolitische Zwecke in Betracht kämen. Dies setze jedoch auch voraus, dass der Gesetzgeber eine erkennbare Entscheidung für die Erreichung des entsprechenden Lenkungszwecks getroffen habe. Daher könne nicht pauschal eine gesetzgeberische Lenkungsabsicht angenommen werden, wenn der Gesetzgeber eine neue Steuer einführe oder eine bestehende Steuer erhöhe.

Zudem führe nicht jede Verteuerung eines Gutes sofort zu einer kausalen Anpassung des Verhaltens der Bevölkerung. Unternehmen und Bürger benötigten Zeit, um ihr Verhalten an neue Gegebenheiten anzupassen. Wenn die Nachfrage trotz Preissteigerung weitgehend unverändert bleibe, liege eine geringere Preiselastizität vor. Ein Beispiel dafür seien die Preise für Kraftstoffe.

Die schnell steigende Zahl an neuzugelassenen Fahrzeugen mit alternativen Fahrtrieben deute darauf hin, dass in absehbarer Zeit steigende CO<sub>2</sub>-Preise in Kombination mit anderen Fördermitteln und steuerlichen Maßnahmen zur Unterstützung des Markthochlaufs Wirkung zeigten und

---

<sup>7</sup> BVerfG, Urteil vom 20.4.2004, 1 BvR 1748/99

den Umstieg auf alternative Antriebsmittel unterstützen könnten.

Darüber hinaus wiesen Steuersätze in der Vergangenheit nicht primär eine umweltpolitische Lenkungswirkung auf. Dies sei im Rahmen der ökologischen Steuerreform von 1999 durch die Erhöhung der Benzin- und Dieselpreise anders gewesen. In diesem Fall habe der Gesetzgeber zielgerichtet eine umweltpolitische Lenkungswirkung angestrebt und diese umgesetzt. Durch die Erhöhung der Steuersätze sollten Anreize geschaffen werden, vorhandene Energieeinsparpotenziale auszuschöpfen, erneuerbare Energien stärker auszubauen und energiesparende sowie ressourcenschonende Produkte und Produktionsverfahren zu entwickeln.

Die Industrie habe die nötige Innovationskraft, um den Umweltschutz innerhalb des politisch vorgegebenen Rahmens mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen voranzubringen. Jedoch habe die Erhöhung der Steuersätze im Rahmen der ökologischen Steuerreform keinen wesentlichen Einbruch beim durchschnittlichen Energieverbrauch zur Folge gehabt. Es sei denkbar, dass die Reform jedenfalls eine Verlangsamung der Steigerung des Verbrauchs zur Folge gehabt habe.

In den letzten Jahren seien als Instrumente für den Umwelt- und Klimaschutz viele Anpassungen diskutiert worden. Das bekannteste Beispiel sei die Debatte im Rahmen des Klimakabinetts von 2019 um eine mögliche CO<sub>2</sub>-Bepreisung. Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung sei ein zentrales Element des Klimaschutzes.

Die Bundesregierung und der Gesetzgeber entschieden sich für die Einführung eines nationalen Emissionshandels, der am 1. Januar 2021 begonnen habe. Mit einem solchen marktwirtschaftlichen Instrument sei die Anknüpfung an den EU-Emissionshandel und somit eine europäische Anschlussfähigkeit gewährleistet. Zugleich sei damit (vorerst) eine Entscheidung gegen eine nationale CO<sub>2</sub>-Steuer gefallen.

Auch die Kfz- oder die Luftverkehrssteuer seien als Teile des Instrumenten-Mixes mit Blick auf die Verbesserung des Klimaschutzes angepasst worden. Bei beiden Steuern handle es sich nicht um reine Verbrauchs-, sondern um Verkehrssteuern. Ziel der Reform der Kfz-Steuer im Jahr 2009 sei nicht nur die Überführung von einer Landes- in eine Bundessteuer gewesen, sondern auch, den CO<sub>2</sub>-Prüfwert als Teil der Bemessungsgrundlage einzuführen. Das von der Bundesregierung 2019 beschlossene Klimapaket, welches 2021 in Kraft getreten sei, sehe vor, dass nach Erreichen des CO<sub>2</sub>-Freibetrages in Höhe von 95 Gramm die zunehmende Grammzahl stufenweise stärker besteuert werde. In diesem Zusammenhang werde an den CO<sub>2</sub>-Prüfwert, nicht jedoch an die tatsächliche CO<sub>2</sub>-Emission angeknüpft. Eine Besteuerung der realen Emissionen sei zum einen mit Blick auf den Verwaltungsaufwand kaum umsetzbar. Zum anderen ähnele die Kfz-Steuer zunehmend einer Verbrauchssteuer, wenn eine Berücksichtigung der Realemissionen bei der Bemessungsgrundlage erfolge. Dennoch könne die Kfz-Steuer als Verkehrssteuer die Kaufentscheidung beeinflussen und zu einem vermehrten Kauf von CO<sub>2</sub>-ärmeren Fahrzeugen führen.

Es gehe mit vielen Herausforderungen einher, Steuern effektiv zur Erreichung umweltpolitischer Lenkungsziele einzusetzen. Steuern seien zudem nur ein Teil des Instrumenten-Mixes, der wesentlich umfassender ausgestaltet werden müsse.

## 2. Nationaler Emissionshandel und weitere Entwicklungen

Der am 1. Januar 2021 eingeführte nationale Brennstoffemissionshandel weise im Vergleich zur Einführung einer Steuer einige Vorteile auf: Zum einen sei ein Festpreis vorgesehen, um der Wirtschaft eine gewisse Planungssicherheit zu bieten und zu starke Preisvolatilitäten zu vermeiden. Daraus folge noch nicht, dass der Brennstoffemissionshandel eine Steuer oder Abgabe sei. Zum anderen könnten wirtschaftlich sinnvolle Kosten eingespart werden. Auf diese Weise lege der Staat die Kostenvermeidung und Transformationsinitiative in den Verantwortungsbereich der Wirtschaft. Anders als bei Verbrauchssteuern finde nicht allein eine Überwälzung auf den Verbraucher statt. Auch bei dem Brennstoffemissionshandel spiele das Risiko von Carbon Leakage eine entscheidende Rolle.

Ende März 2021 sei die im Bundestag zustimmungspflichtige BEHG-Carbon Leakage-Verordnung im Bundeskabinett verabschiedet worden. Die Verordnung regle gezielte Kompensationsmaßnahmen zu Gunsten von Unternehmen, die im grenzüberschreitenden Wettbewerb stünden und daher Carbon Leakage-gefährdet seien. Diese Maßnahme sichere das Level Playing Field für die deutsche Industrie.

Der Emissionshandel sei das Leitinstrument der deutschen und europäischen Klimapolitik. Seit 2005 sei davon die energieintensive Industrie und der Energiesektor erfasst, seit 2021 auf nationaler Ebene auch die Wärme- und Industriebranche. Ein weiterer Ausbau sei angestrebt, da dies gleiche Wettbewerbsbedingungen schaffe und die kosteneffiziente Emissionsminderung garantiere. Bei der Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie müsse den neuen Entwicklungen des Energiemarktes seit 2015, als der letzte Reformversuch der Kommission gescheitert sei, Rechnung getragen werden.

Unsicherheiten ergäben sich vor allem bei fakultativen Steuerbegünstigungen im Beihilferecht, da in diesen Fällen den nationalen Gesetzgebern der EU ein Spielraum bei der Umsetzung verbleibe, den die Kommission sorgfältig überprüfe. Wünschenswert sei ein System der obligatorischen Steuerbegünstigungen, da dies einerseits ein Level Playing Field innerhalb Europas, andererseits Rechtssicherheit für die Unternehmen und die Verwaltung schaffe. Auch aus Klimaschutzpolitischen Gesichtspunkten sei eine entsprechende Anpassung sinnvoll.

Der Spitzenausgleich sei auch im Rahmen der ökologischen Steuerreform eingeführt worden. Diese Rechengröße habe damals eine berechtigte, aus heutiger Sicht aber seltsam anmutende Verbindung zu den Rentenversicherungsbeiträgen gehabt. Inzwischen sei es erforderlich, die konkrete Ausgestaltung des Spitzenausgleichs näher zu betrachten. Um die in letzter Zeit entstandenen Unsicherheiten und Missverständnisse in der Wirtschaft auszuräumen, sei darauf hinzuweisen, dass der Spitzenausgleich bis Ende 2022 verbindlich geregelt sei; die entsprechenden Referenzwerte seien im Gesetz festgelegt. Die Erreichung der Zielwerte zur Reduzierung der Energieintensität sei durch den Produktions- und Wertschöpfungsrückgang aufgrund der Corona-Pandemie nicht gefährdet.

Es werde intensiv und detailliert geprüft, wie es ab 2023 weitergehen werde. Zum einen brauche die Industrie Planungssicherheit, zum anderen müssten Klima- und Umweltaspekte stärker in die

Planung einbezogen sowie Lenkungs- und Verteilungsziele berücksichtigt werden. Eine bloße Fortführung von Regeln, die vor 20 Jahren geschaffen worden seien, könne diesem Anspruch nicht genügen.

Es sei ein Forschungsprojekt ausgeschrieben worden, welches sich mit der Ausgestaltung der Begünstigungen, den Möglichkeiten ihrer Neugestaltung, der besseren Handhabbarkeit der Regelungen für Verwaltung und Unternehmen sowie der Gewährleistung von wettbewerbsrechtlichem Schutz für die Industrie befassen solle.

Nach dem aktuellen Zeitplan werde im März 2022 der Vorschlag des federführenden Instituts vorliegen, damit das Gesetzgebungsverfahren rechtzeitig beginnen könne. Der Vorschlag werde auch das Beihilferecht berücksichtigen müssen. Bis dahin könnte die europäische Energiesteuer-richtlinie obligatorische Beihilfen vorsehen.

Das Steuerrecht könne nicht allein, sondern nur als Bestandteil eines guten Instrumenten-Mixes den Klimaschutz vorantreiben.

## **B. Eingang-Statements der Mit-Diskutanten**

Im Anschluss an die einführenden Referate erteilte Herr *Welling* auch den mit-Diskutanten das Wort zu einer ersten Stellungnahme.

### **I. Die volkswirtschaftliche Perspektive**

*Dr. Bach* wies darauf hin, dass bereits im Rahmen der ökologischen Steuerreform viele Instrumente und Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele diskutiert worden seien. Inzwischen sei auf instrumenteller Ebene ein großer Schritt gemacht worden. Ziel sei es, einen volkswirtschaftlich möglichst kostengünstigen ökonomischen Anreiz zu setzen, um umwelt- und klimapolitische Ziele zu erreichen, wie beispielsweise durch die Öko-Steuer oder Emissionshandelssysteme.

Das Emissionshandelsgesetz sei im Ergebnis eine CO<sub>2</sub>-Abgabe. Längerfristig sei das Emissionshandelssystem aber ein sinnvolles Instrumentarium. Bis 2026 werde allein bei dem nationalen Emissionshandel für Wärme und Verkehr – mit Einpreisung verhaltenslenkender Wirkungen – mit einem Aufkommen von EUR 15 bis 16 Mrd. gerechnet. Dies stelle ca. 0,4 % des Brutto-Inlandsprodukts dar. Wenn daneben noch der europäische Emissionshandel geschärft und grenzausgleichende Regime eingeführt worden seien, falle das Aufkommen wesentlich höher aus, wobei eine genaue Quantifizierung derzeit noch nicht möglich sei. Die höheren Einnahmen für die Staatskasse hätten jedoch auch höhere Belastungen der Unternehmen und Privathaushalte zur Folge. Im nächsten Schritt müsse geprüft werden, wie diese Mittel zu verwenden seien.

Ohne die ökologische Steuerreform wäre der Rentenbeitragssatz um 1,2 % höher und in der weiteren Folge gäbe es um mehrere Milliarden Euro geringere Rentenbeiträge. Aufgrund der Anpassungsmechanismen seien auch die Rentenerhöhungen höher ausgefallen. Jedoch sei die Verteilungswirkung nicht optimal. Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung führe zu einer regressiven Belastungswirkung und belaste bestimmte Bevölkerungsgruppen und Unternehmen mehr als andere.



Was die Mittelverwendung betreffe, solle ein Teil der Mittel in die EEG-Umlage einfließen. Auch die Stromsteuer sei vor dem Hintergrund der beihilferechtlichen Problematik in der Diskussion. Finanzpolitisch solle die Stromsteuer nicht dauerhaft gesenkt werden, obwohl eine solche Senkung aus umwelt- und klimapolitischer Perspektive wünschenswert sei. Die Stromsteuer sei im Rahmen der ökologischen Steuerreform eine Notlösung gewesen. Wenn nun ein konsequenter Übergang zur Input-Bepreisung beim Kohlenstoff stattfinden solle, werde die Stromsteuer in dem aktuellen Ausmaß nicht mehr erforderlich sein. Bald sei auch ein Verzicht auf die EEG-Umlage möglich. Beides führe jedoch zu einer Verringerung des Steueraufkommens.

Isolierte nationale Maßnahmen gefährdeten die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft, ohne dass daraus weltweite relevante klimapolitische Fortschritte resultierten. Daher sei es vor allem im Zusammenhang mit dem Problem des Carbon Leakage erforderlich, grenzüberschreitende und globale Lösungen zu finden. Auf diese Weise werde der Anreiz für die Unternehmen, Energie zu sparen, weiterhin aufrechterhalten und die Preiswirkung der Besteuerung bleibe erhalten.

## II. Die Sicht der Beraterschaft

Für *Dr. Möhlenkamp* sei die bevorstehende Anpassung der Energiesteuerrichtlinie auf europäischer Ebene relevant, da diese das Besteuerungssystem festlege. Das aktuelle System habe zu vielen Rechtsstreitigkeiten vor dem EuGH darüber geführt, wie bestimmte Regelungen zu verstehen seien. Es bleibe zu hoffen, dass die Fehler der letzten 20 Jahre bei der Gestaltung der neuen Richtlinie berücksichtigt und vermieden werden könnten.

Vor allem die obligatorischen Steuerentlastungen spielten für die Praxis eine große Rolle. Es stelle sich die Frage, ob diese Steuerentlastungen tatsächlich durchgreifen. Dies setze einen diesbezüglichen Einigungswillen aller Mitgliedstaaten voraus.

Die Neukonzeption der Energiesteuerrichtlinie schaffe auch die Grundlage für beihilferechtliche Fragen, die in der Umsetzung in das nationale Recht gelöst werden.

Neben den volkswirtschaftlichen Auswirkungen müsse berücksichtigt werden, dass sich die Regelungen auf die einzelnen Unternehmen auswirkten und dort bewältigt werden müssten. Wie die Unternehmen die Herausforderungen bewältigten, hänge von der Umsetzung in das nationale Recht ab.

Für Unternehmen sei zunächst die daraus resultierende Belastungsgröße relevant. Beispielsweise mache nur ein kleiner Teil der Unternehmen – 14.000 an der Zahl – den Spitzenausgleich geltend. In den Diskussionen zu diesem Thema werde nicht hinreichend berücksichtigt, dass diese Unternehmen Gegenleistungen erbringen müssten.

In diesem Zusammenhang sei das Risiko des Carbon Leakage eine große Herausforderung. Es müsse verhindert werden, dass Unternehmen aus diesem Grund aus dem Wirtschaftsstandort Deutschland abwanderten. Es müsse zum einen geprüft werden, ob richtig allokiert und die Wettbewerbssituation der Unternehmen richtig eingeschätzt worden sei, zum anderen, ob bestehende

Anreizsysteme verbessert werden könnten, um Umweltschutz in das Steuersystem zu implementieren. Aus Sicht der Praxis sei es wünschenswert, wenn dies ohne beihilferechtliche Auflagen und Limitierungen möglich sei.

Sobald eine politische Einigung erzielt worden sei, Rohstoffe und Strom mit einer entsprechenden Steuer zu belasten, folge daraus stets ein Verwaltungsaufwand für die Unternehmen, die sicherstellen müssten, dass das Steuervolumen beim Staat ankomme. Zu diesem Zweck müssten Unternehmen viele Ressourcen einsetzen. Da die Komplexität der Regelungen steigen werde, sei die Kooperation zwischen Unternehmen und Verwaltung umso wichtiger.

Daher sei es aus Sicht der Unternehmen wünschenswert, formale und verfahrensrechtliche Hindernisse zu minimieren, welche das Steuersubstrat nicht beeinträchtigten. Darunter fielen zum Beispiel doppelte Antragstellungen, Auslegungen, ob Antragsfristen eingehalten worden seien, die Frage nach dem richtigen Antragsteller, Verfahrensvereinfachungen oder Bagatellgrenzen. Der Industrie dürfe nicht unterstellt werden, dass sie Vermeidungs- oder Umgehungsmodelle etablieren wolle. Dies werde die Akzeptanz der Unternehmen, die Instrumente zu implementieren, erhöhen. An dieser Stelle bestehe folglich großes Verbesserungspotenzial.

Herr *Welling* führte einige relevante Zahlen, die die CO<sub>2</sub>-Emissionen vor der Corona-Pandemie abbildeten, ein: Die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Asien, wobei China nicht erfasst sei, seien in den letzten Jahren um 130 % gestiegen. In China seien die CO<sub>2</sub>-Emissionen seit 1990 um knapp 300 % angestiegen. In der EU hingegen sei der CO<sub>2</sub>-Ausstoß seit 1990 rückläufig, im Falle von Deutschland in Höhe von 24 %.

### **III. Die Sicht der Luftfahrt-Industrie**

Herr *Lehmann* fügte den bisherigen Ausführungen zur CO<sub>2</sub>-Steuer an, dass die Luftverkehrssteuer für die Luftverkehrsunternehmen bereits wie eine CO<sub>2</sub>-Steuer wirke. Die Einführung der Luftverkehrssteuer im Jahr 2010 sei erst durch die Föderalismusreform II möglich geworden, durch welche der Bund bei Verkehrsgegenständen eine (Steuer-)Gesetzgebungskompetenz erhalten habe. Auf Grundlage dieser Steuergesetzgebungskompetenz habe das BMF die Luftverkehrssteuer erarbeitet. Zum Zeitpunkt der Einführung der Steuer habe sich das Bundeskabinett auf einen Sparhaushalt verständigt, so dass die Steuer primär der Einnahmenerzielung diene. Im Gegensatz zur Energiesteuer, die eine Verbrauchssteuer sei, handle es sich bei der Luftverkehrssteuer um eine Verkehrssteuer. Ziel der Steuer sei gewesen, das Fliegen als Produkt zu versteuern. Dies führe zu einer künstlichen Preiserhöhung, die an die Verbraucher weitergeleitet werde.

Auch wenn diese Steuer aus Sicht der Luftverkehrsunternehmen kritisch hinterfragt werde, führe sie zu weiteren Einnahmen für die Staatskasse. Ein neuer finanzpolitischer Aspekt sei die Aufkommensdeckelung. Der Aufkommensbetrag sei zunächst auf EUR 1 Mrd. festgelegt worden. Für den Fall, dass dieser Wert überschritten werde, werde der Luftverkehrssteuersatz insoweit gesenkt, wie sich der Luftverkehr am Emissionshandelssystem beteilige. Aus staatlicher Sicht sei die Steuer einfach zu erheben, da der administrative Aufwand auf die Unternehmen abgewälzt

worden sei. Ein Vorteil der Luftverkehrssteuer sei, dass eine elektronische Steueranmeldung bereits ab dem Jahr 2012 möglich gewesen sei. Schließlich werde die Abführung der Steuer laufend durch die Hauptzollämter kontrolliert.

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung von 2019 sei der Luftverkehrssteuersatz signifikant um 75 % erhöht worden, sodass auch der Aufkommenszielwert auf EUR 1,75 Mrd. gestiegen sei. Dabei habe – anders als im Jahr 2010 – nicht die Aufkommen-, sondern nunmehr die Lenkungswirkung der Luftverkehrssteuer im Vordergrund gestanden. Welche Auswirkungen diese Erhöhung haben werde, sei noch nicht absehbar, da sie erst zum 01. April 2020 in Kraft getreten sei.

Mit Blick auf die Lenkungswirkung sei anzumerken, dass der Anteil des Luftverkehrs am weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoß etwa 3,5 % betrage. Vor dem Hintergrund der Reduzierungsziele bemühten sich die Luftfahrtunternehmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten, diesen Wert stetig zu mindern, zum Beispiel durch den Einsatz emissionsarmer Fluggeräte sowie durch die Durchführung von Pilotprojekten zum Wechsel von fossilen zu synthetischen Kraftstoffen.

Es sei aus Sicht der Luftfahrtindustrie wünschenswert, wenn die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer in den Bereich Nachhaltigkeit investiert werden könnten, um auf diese Weise die Entwicklung neuer Technologien, Methoden und Konzepte zu unterstützen. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation der UN (ICAO), deren Mitglieder nicht Luftverkehrsunternehmen, sondern Staaten seien, habe 2016 ein CO<sub>2</sub>-Kompensationssystem für den Luftverkehr mit dem Titel CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) beschlossen. Dieses solle dazu beitragen, die CO<sub>2</sub>-Ausstöße zu vermindern.

### **C. Diskussion**

Herr *Welling* machte zu Beginn der Diskussion auf ein auffälliges Gefälle zwischen der Produktivitätserhöhung einerseits und der Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen andererseits aufmerksam. Dies gelte insbesondere für die energieintensiven Industrien. Beispielsweise sei die Produktion in der chemischen Industrie seit 1990 um ca. 70 % gestiegen, während der Energieverbrauch im gleichen Zeitraum um 14 % und die Treibhausgasemissionen sogar um knapp 50 % reduziert worden seien. Insoweit stelle sich die Frage, wenn der fiskalische Zweck und nicht die Lenkungswirkung der Steuern im Vordergrund stehe, wie sich die CO<sub>2</sub>-Besteuerung weiter entwickeln werde und wie hoch eine Tonne CO<sub>2</sub> am Ende besteuert werde.

Für *Prof. Ismer* hänge die Beantwortung der Frage davon ab, zu welchem Zweck die Steuer erhoben werden solle. Wenn primärer Zweck der Steuer die Lenkungswirkung sei, werde der marginale Schaden einer letzten Tonne CO<sub>2</sub> das Gesamtsteueraufkommen kaum kompensieren, welches aktuell aus der Energiesteuer erzielt werde. Sofern die Steuer der Einnahmenerzielung diene, müssten der Besteuerung andere Überlegungen zugrunde gelegt werden.

Derzeit werde vor allem Arbeit steuerlich belastet, da es sich um einen verhältnismäßig unelastischen Faktor handle, mit dem Steueraufkommen erzielt werden könne. Es sei möglich, dass diese

Überlegung in Zukunft auch auf die Energiesteuer übertragen werde, selbst wenn Strom zu diesem Zeitpunkt bereits klimaneutral hergestellt werden könne. Es sei denkbar, dass auch eine solche Stromerzeugung steuerlich belastet werde, jedoch nicht aus Lenkungs Zwecken, sondern aus fiskalischen Gründen.

Vor dem Hintergrund des Lenkungs Zwecks und der verbleibenden Reduktionsziele richtete Herr *Welling* an *Dr. Bach* die Frage, ob die Politik den Adressatenkreis erweitern bzw. verschieben müsse und weitere bzw. andere Sektoren, wie der private Sektor, in den Fokus rücken müssten.

*Dr. Bach* erwiderte, dass die Emissionszahlen im Verkehrsbereich, anders als in der chemischen Industrie, in den letzten Jahren gestiegen seien, da es stetig zu mehr Mobilität aus privaten und beruflichen Gründen gekommen sei. Nach der Corona-Pandemie werde es jedoch voraussichtlich weniger Reisen zu beruflichen Zwecken geben. Aus volkswirtschaftlicher Perspektive müsse beachtet werden, dass bei sektoral gesteckten Zielen kein Ausgleich der Grenzvermeidungskosten stattfinde, was einen Nachteil darstelle. Daher solle die Tonne CO<sub>2</sub> in jedem Bereich gleich bepreist werden, da es für das Klima im Ergebnis irrelevant sei, in welchem Bereich das CO<sub>2</sub> entstanden sei. Selbstverständlich spiele die Wettbewerbssituation im industriellen Bereich eine wesentlich größere Rolle als im Verkehrssektor oder bei den privaten Haushalten.

Die Belastungswirkung müsse mit dem Aufkommen kompensiert werden. Allgemeine Kompensationsmaßnahmen seien oft nur begrenzt erfolgreich. Es genüge daher nicht, mit dem Aufkommen lediglich Förderprogramme zum Umwelt- und Klimaschutz zu unterstützen; private Haushalte und Unternehmen müssten gezielt kompensiert werden. Denkbar seien die Senkung der EEG-Umlage oder die Ausschüttung eines Klimabonus. Im Vorfeld des Klimapakets der Bundesregierung von 2019 seien viele mögliche Kompensationsmaßnahmen diskutiert worden, um eine höhere Akzeptanz der CO<sub>2</sub>-Bepreisung in der Bevölkerung herbeizuführen. Um die klimapolitischen Ziele so schnell wie möglich umsetzen zu können, werde es in den kommenden Jahren zur Entstehung von ökonomischen Umstellungskosten kommen, die finanziert werden müssten. Eine fiskalische Perspektive gebe es – entgegen der Ansicht von *Prof. Ismer* – daher nicht.

Aus dem Publikum richtete Herr *Hüdepohl*<sup>8</sup> an *Frau Mildenberger* eine Frage zum Zusammenspiel von Umsatzsteuer und Förderprojekten. Bei Projekten, die Umweltschutzmaßnahmen fördern sollten, werde als Gegenleistung eine stärkere Beteiligung an diesen gefordert. Die Gegenleistung unterliege jedoch der Umsatzsteuer, sodass auf diese Weise im Zweifel auch diese 19 % dem Förderzweck dienten, indem der Fiskus sie abschöpfe. Dazu gebe es einen Schließungsantrag.

*Frau Mildenberger* führte aus, dass aufgrund der Vielzahl von Steuern und Gestaltungen jede Steuer individuell etwas zum Klimaschutz beitragen könne. Steuern behinderten den Klimaschutz im Zusammenspiel mit anderen Instrumenten aber nicht, sondern stünden lediglich in einem Spannungsverhältnis zu diesen. Die Umsatzsteuer sei eine Value Added Tax, die am Schluss vom Verbraucher getragen werde und die Wertsteigerung entlang der Wertschöpfungskette abbilden solle. Die Regelungen um den Schließungsantrag müssten genauer überprüft werden.

---

<sup>8</sup> *Ernst Hüdepohl* ist Ministerialdirigent im Niedersächsischen Finanzministerium, Hannover.

Bei Steuern stelle sich stets die Frage, auf welche Weise sie den Klimaschutz fördern könnten. Bei der Energie- und Stromsteuer sei der Zusammenhang zwischen Steuer und Förderung relativ eindeutig. Bei der Umsatzsteuer sei das komplizierter, da ihr alle Waren und Dienstleistungen unterlägen. Es komme häufig vor, dass sich im Rahmen einer umweltpolitischen Maßnahme verschiedene Umweltaspekte gegenüberstünden, die im Verhältnis zueinander gewichtet werden müssten. Bei der Umsatzsteuer kumuliere jeder mögliche Förder- und Lenkungszweck. Seit 2018 gebe es auf europäischer Ebene nach einem Vorschlag der Kommission eine vertiefte Diskussion zur Neugestaltung der ermäßigten Mehrwert- und Umsatzsteuersätze.

Die Administrierbarkeit von Steuern sei stets ein Problem. Im Rahmen des im Jahr 2016 begonnenen behördenübergreifenden BMF-Projektes MoeVe (Modernisierung des Verbrauch- und Verkehrssteuervollzugs in der Zollverwaltung) sei die Wirtschaft bewusst stark eingebunden worden. Die Digitalisierung der Verwaltung könne nämlich nur bei einer Kooperation mit der Wirtschaft erfolgreich sein. Jedoch seien die elektronischen Mechanismen, zum Beispiel bei der Luftverkehrssteuer, für die von Anfang an ein elektronisches Verfahren vorgesehen gewesen sei, von einigen Unternehmen nicht in Anspruch genommen worden. Es werde angestrebt, Gestaltungen zu entwickeln, die sowohl für die Unternehmen als auch für die Verwaltung leicht administrierbar und umsetzbar seien. Die Erreichung dieses Ziels sei lediglich in berechtigten und erforderlichen Ausnahmefällen, in denen der Staat bestimmte weitere Zwecke verfolge, kompliziert.

Im Rahmen der Energiesteuerrichtlinie werde es nicht zu einer Abschaffung der Beihilfen kommen, da ein entsprechender Kompromiss auf europäischer Ebene sehr unwahrscheinlich sei. In der Energiepolitik insgesamt und besonders im Bereich der Energiebesteuerung sei stets ein Maßnahmen-Mix erforderlich, bei dem die Wechselwirkungen der Maßnahmen zueinander berücksichtigt werden müssten. Auch im Zusammenhang mit dem Carbon Border Adjustment Mechanism stehe auf EU-Ebene und innerhalb der Bundesregierung noch eine große Diskussion bevor, da bei diesem Thema Kompatibilität sehr wichtig sei. Dazu werde die Kommission demnächst einen Vorschlag veröffentlichen.

Herr *Lehmann* hielt fest, dass das Thema Umweltschutz durch Steuerrecht in den nächsten Jahren ständig diskutiert werde, auf europäischer Ebene beispielsweise wegen der Reform der Energiesteuerrichtlinie. Es sei wichtig, vor der Einführung von Maßnahmen darauf zu achten, dass die europäischen Unternehmen auch im Wettbewerb zu Unternehmen von anderen Kontinenten stünden. Am Beispiel der Luftverkehrsunternehmen zeige sich, dass Unternehmen aus anderen Regionen, wie z.B. den Golfstaaten, freier agieren könnten, da weniger Regularien auf sie Anwendung fänden. Es sei aus globaler Perspektive wenig sinnvoll, wenn Regelungen nur europäische Unternehmen erfassten, während es in anderen Regionen weiterhin zu hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen komme.

*Dr. Möhlenkamp* rückte den Stellenwert des energie- und steuerpolitischen Managements und die notwendige Abstimmung geplanter Instrumente in den Vordergrund. Dies sei unerlässlich, um förderwürdige Ziele effektiver voranzubringen. So solle bei künftigen Regelungen der primäre Förderzweck im Mittelpunkt stehen. Dazu gehöre, Instrumente abzugleichen und aneinander anzupassen. Es dürfe nicht vorkommen, dass ein Instrument einen Zweck fördere, während ein

anderes Instrument den erzeugten Effekt neutralisiere. Ein Beispiel dafür sei Elektromobilität – ein Bereich, in den viel investiert und der stark gefördert werde. Es müsse möglich sein, dass die Verbrauchssteuer, die vor 15 Jahren noch nicht die Besteuerung von Elektromobilität bezweckt habe, sinnvoll in die Systeme implementiert werde. Dabei seien teilweise lediglich kleine verfahrenstechnische Anpassungen erforderlich, die nicht das Steuersubstrat beträfen. Die aktuellen großen Förderthemen dürften nicht daran scheitern.

In diesem Zusammenhang fügte *Dr. Bach* an, dass das Klimapaket der Bundesregierung von 2019 ein großer und wichtiger Schritt gewesen sei. Ökonomen forderten mehrfach die Einführung gezielter preislicher Instrumente. Daher sei die CO<sub>2</sub>-Bepreisung eingeführt worden. Es sei sogar zu erwägen, höhere CO<sub>2</sub>-Preise einzuführen, um die Lenkungswirkungen zu erhöhen. Dabei dürften jedoch die Belastungen und die Ausnahmeproblematik nicht außer Acht gelassen werden. Dabei sei auch eine bessere internationale Koordinierung wünschenswert. Idealerweise gebe es einen weltweiten Emissionshandel, denn dann seien deutsche Unternehmen nachhaltig konkurrenzfähig. In diesem Fall seien auch komplizierte Ausnahmeregelungen nicht mehr erforderlich.

Nach *Prof. Ismer* bestehe ein Konsens darüber, dass die Gewinne aus der Digitalisierung der Umsatzsteuer nicht dafür genutzt werden sollten, lediglich Sonderregelungen zu ermöglichen. Im Zusammenhang mit dem Beihilferecht seien europäische Wahlrechte problematisch, auch wenn derzeit noch keine EuGH-Entscheidungen dazu ergangen seien. Auch wenn es keine zwingenden Regelungen auf europäischer Ebene gebe, solle die Kommission dazu angeregt werden, die Beihilfeleitlinien entsprechend anzupassen. Es sollten abstrakte Genehmigungsmöglichkeiten eingeführt werden, um die Unsicherheiten im Zusammenhang mit Beihilfen zu eliminieren, die weder für die Unternehmen noch für den Staat von Nutzen seien. Europa sei ein Raum der Innovation und müsse ein Ort für die Ideenentwicklungen zur Dekarbonisierung sein. Gerade Deutschland habe im Falle der Einführung eines CBAM ein fundamentales Interesse daran, sicherzustellen, dass Exporte wieder entlastet werden könnten.

*Frau Mildenberger* sprach sich abschließend dafür aus, den Klimaschutz nicht nur stärker in das Steuerrecht zu implementieren, sondern auch weiterführende Konzepte zu entwickeln, wie Steuern ausgestaltet werden könnten, um nach dem Erreichen der Klimaschutzziele weiterhin die Finanzierung der Staatsaufgaben zu sichern.

#### **D. 79. Berliner Steuergespräch**

Herr *Welling* dankte allen Diskussionsteilnehmern und schloss die Diskussion mit Hinweis auf das 79. Berliner Steuergespräch zum Thema "Der Ort der Arbeit", das am 13. September 2021 stattfinden wird ([www.berlinersteuergespraech.de](http://www.berlinersteuergespraech.de)).