

FÜR EINE NEUE

ÖKOLOGISCH-SOZIALE FINANZREFORM

ABSCHLUSSDOKUMENTATION DES PROJEKTES:
"SOZIALE AUSGESTALTUNG MARKTWIRTSCHAFTLICHER INSTRUMENTE"



GREEN BUDGET GERMANY
FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE
MARKTWIRTSCHAFT



IMPRESSUM**FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT e.V. (FÖS)**

Schwedenstraße 15a – 13357 Berlin – Fon +49-30-76 23 991 -30, Fax-59

foes@foes.de – www.foes.de – www.green-budget.de**AUTOREN**

Damian Ludewig, Diplom-Volkswirt, Jahrgang 1980, ist Geschäftsführer des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS). Er vertritt das FÖS und den Deutschen Naturschutzring (DNR) im Sprecherrat der Klima-Allianz, einem Bündnis aus über 100 Organisationen aus den Bereichen Kirchen, Entwicklung, Umwelt, Wirtschaft und Gewerkschaft. Im Institut solidarische Moderne ist er Mitglied des Kuratoriums. Von 2004 bis 2008 war er Jugendvertreter im Präsidium des DNR. Vor seiner Tätigkeit als FÖS-Geschäftsführer arbeitete er als Wissenschaftlicher Mitarbeiter für zwei Bundestagsabgeordnete.

Benjamin Held, Jahrgang 1985, wird voraussichtlich im Frühjahr 2011 sein Diplomstudium der Volkswirtschaftslehre in Heidelberg beenden. Er ist wissenschaftliche Hilfskraft an der Forschungsstätte der Evangelischen Studiengemeinschaft (FEST) und hat von März bis August 2010 ein Praktikum beim FÖS absolviert.

Swantje Küchler, Jahrgang 1983, hat Europäische Studien und International Business Management in Osnabrück und Poitiers (Frankreich) studiert. Seit Juli 2009 ist sie Wissenschaftliche Mitarbeiterin für Energie und Verkehr beim Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft.

UNTER MITARBEIT VON

Dipl.-Vw. Bettina Meyer

Dipl.-Vw. Helen Lückge

Dipl.-Vw. Kai Schlegelmilch

Dipl.-Wi.Jur. Kirstin Abitz

B.Sc. UWT Katharina Reinholz

DRUCK

dieUmweltDruckerei GmbH, Hannover

FÖRDERHINWEIS

Diese Publikation wurde gefördert von:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

**Umwelt
Bundes
Amt** 
Für Mensch und Umwelt

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den AutorInnen.

INHALT

EINE NEUE ÖKOLOGISCH SOZIALE FINANZFORM

I.	Einleitung	5
II.	Ausgangslage und Analyse	6
A.	Die Haushalts- und Schuldenkrise	6
B.	Die Klimakrise	10
C.	Externe Kosten	13
1.	Atomenergie	13
2.	Stein- und Braunkohle	14
3.	Straßenverkehr	15
4.	Flugverkehr	16
D.	Subventionen und Steuervergünstigungen	17
1.	Atomenergie	18
2.	Stein- und Braunkohle	18
3.	Straßenverkehr	19
4.	Flugverkehr	20
E.	Die Steuerstruktur in Deutschland	21
F.	Exkurs: Die Lenkungswirkung der Ökologischen Steuerreform am Beispiel des Straßenverkehrs	25
a)	Hintergrund: Die Ökologische Steuerreform	25
b)	Ökologische Lenkungswirkung	25
c)	Folgerungen aus den bisherigen Wirkungen der ÖSR	27
III.	Elemente einer ökologisch-sozialen Finanzreform	28
A.	Ökologisch-Soziale Instrumente	28
1.	Dienst- und Firmenwagenbesteuerung	28
a)	Ausgangslage	28
b)	Ausgestaltung	30
c)	Auswirkungen	30
2.	Ticket-Abgabe im Flugverkehr	31
a)	Ausgangslage	31
b)	Ausgestaltung	33
c)	Auswirkungen	33
3.	Atomsteuer	34
a)	Ausgangslage	34
b)	Ausgestaltung	35
c)	Auswirkungen	37
B.	Soziale Instrumente	39
1.	Finanztransaktionsteuer	39
a)	Ausgangslage	39
b)	Ausgestaltung	40
c)	Auswirkungen	41
2.	Vermögensteuer	42
a)	Ausgangslage	42
b)	Ausgestaltung	44
c)	Auswirkungen	44

C.	Zusätzliche ökologische Instrumente	45
1.	Abbau weiterer Subventionen und Steuervergünstigungen	45
a)	Entfernungspauschale	45
b)	Dieselsteuer	45
c)	Ausnahmen von der Ökosteur abbauen	45
d)	Kohlesubventionen	46
2.	Erhöhung weiterer Umweltafgaben	46
a)	Kfz-Steuer	46
b)	Energiesteuer auf Kraftstoffe	46
c)	LKW-Maut	47
d)	Zulassungsteuer statt Abwrackprämie	47
e)	Energiesteuern auf Heizstoffe	47
f)	Ökologisierung und Verdopplung der Grundsteuer	47
IV.	ZUSAMMENFASSUNG	48
V.	ANHANG	50
A.	Stimmen zur Ökologisch-Sozialen Finanzreform	50
B.	Übersichtstabelle zu den Maßnahmen der ÖSFR	54
C.	Verteilung der Steuer- und Abgabenlast auf die Faktoren (weite Def.)	55
D.	Sparpaket der Bundesregierung, Kabinettsklausur Juni 2010	56
E.	Literaturverzeichnis	57

ZUSAMMENFASSUNG/ABSTRACT

Die Staatsverschuldung steigt rapide, der Klimawandel setzt sich unvermindert fort und die Vermögensungleichheit in Deutschland nimmt immer weiter zu. Drei Probleme zu deren Lösung eine Ökologisch-Soziale Finanzreform substantielle Beiträge leisten kann. Neben der Realisierung des Verursacherprinzips im Umweltbereich durch die Internalisierung externer Kosten müssen auch die Verursacher der Finanzkrise für die entstandenen Kosten aufkommen. Wir schlagen daher eine Ökologisch-Soziale Finanzreform vor, die umweltschädliche Subventionen sozial und ökonomisch verträglich abbaut, ökologische Lenkungssteuern schrittweise anhebt und mit Vermögen- und Finanztransaktionsteuer auch sozial motivierte Steuern aufgreift. So können Anreize für Energieeffizienz verbessert, mehr soziale Gerechtigkeit erreicht und gleichzeitig ein erhebliches Potential zur Minderung der Staatsverschuldung erschlossen werden. Bei der Umsetzung aller 15 hier vorgeschlagenen Maßnahmen erweitert die ÖSFR die finanziellen Spielräume des Staats um 76 Mrd. Euro. Diese sollten zunächst zum Abbau des Staatsdefizits eingesetzt werden und so auch zu mehr Generationengerechtigkeit beitragen. Mittelfristig könnten dann die Sozialversicherungsbeiträge gesenkt werden. So kann die soziale Marktwirtschaft gesichert und zur ökologisch-sozialen Marktwirtschaft weiterentwickelt werden.

Es ist Zeit für eine neue Ökologisch-Soziale Finanzreform!

I. EINLEITUNG

Die Zeit für eine neue Ökologisch-Soziale Finanzreform ist reif. Die Finanzkrise hat in Deutschland, wie auch in vielen anderen Ländern, zu einer Rekordneuverschuldung geführt. Aber auch die Haushaltspolitik der Jahrzehnte zuvor kann kaum als nachhaltig bezeichnet werden. So ist der Schuldenberg von Bund, Ländern und Gemeinden in Deutschland auf über 1,7 Billionen Euro angewachsen. Die Finanzkrise schaukelt sich mit der Eurokrise weiter hoch. So wurde die Währungsgemeinschaft in eine Transfergemeinschaft umgewandelt, mit noch kaum abschätzbaren Folgen für den deutschen Haushalt. Deutschland ist mit mindestens 123 Mrd. Euro maßgeblich an dem 750 Milliarden Euro schweren Euro-Rettungsfond beteiligt. Die Frage lautet nun, wie dieses gigantische Defizit abgebaut werden kann. Das finanzielle Potential einer Ökologischen Finanzreform ist erheblich. Anders als die Erhöhung der Mehrwertsteuer, die Steigerung von Sozialversicherungsbeiträgen oder neuen Sozial-Kürzungen würgt sie nicht die Konjunktur ab, führt nicht zu einer Zunahme der Arbeitslosigkeit und kann sozial relativ ausgewogen gestaltet werden. Sie kann sogar Innovationen anregen und zukunftsfähige Arbeitsplätze schaffen. Angesichts der Entstehung der jüngsten Staatsverschuldung sollte sie durch gezielte soziale Steuern ergänzt werden. Es ist Zeit für eine neue Ökologisch-Soziale Finanzreform...

Der Klimagipfel von Kopenhagen hat keinen neuen Vertrag mit bindenden Reduktionszielen für den Ausstoß von Treibhausgasen hervorgebracht. Die grundlegenden Differenzen bezüglich der historischen Verantwortung der westlichen Industrienationen und einer gemeinsamen bindenden Zielfestlegung konnten nicht überwunden werden. Ein neuer Anlauf muss unternommen werden. Der Klimawandel nimmt sich allerdings keine Auszeit um sich neu zu sammeln, sondern setzt sich unvermindert fort. Eine Ökologisch-Soziale Finanzreform könnte die Anreize für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen erhöhen, indem sie den Ausstoß von CO₂ verteuert, und so die externen Kosten die aus dessen Ausstoß entstehen teilweise internalisiert. Es ist Zeit für eine neue Ökologisch-Soziale Finanzreform....

Durch die Ökologische Steuerreform von 1999-2003 wurde der Anteil der Umweltsteuern am Gesamtsteueraufkommen deutlich erhöht. Seitdem ist er wieder fast auf das Niveau von vor der ÖSR gefallen, denn als Mengensteuern verlieren Umweltsteuern durch die Inflation über die Zeit an Wert. In Zeiten von etwa 3,2 Millionen Arbeitslosen (Juli 2010), zahlreichen Kurzarbeitern und einer noch stark ausbaufähigen Ressourceneffizienz muss darüber nachgedacht werden den Faktor Arbeit zu entlasten und die anderen Faktoren, vor allem im Bereich der Umweltsteuern, stärker mit einzubeziehen. Der Grundsatz „Tax bads not goods“ bleibt auch heute aktuell. Es ist Zeit für eine neue Ökologisch-Soziale Finanzreform...

Trotz Klima- und Haushaltkrise leisten wir uns nach Angaben des Umweltbundesamts umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen in Höhe von 48 Mrd. € pro Jahr. Durch einen teilweise erweiterten Subventionsbegriff kommt das FÖS in einigen Bereichen sogar zu noch höheren Zahlen. Ob im Flug- oder Straßenverkehr, bei Kohle- oder Atomkraft, es gibt immer noch viele Privilegien, die ernsthafte Bemühungen um Klimaschutz und Haushaltskonsolidierung konterkarieren. Zudem gibt es in diesen Bereichen signifikant hohe externe Kosten, die zwar schwierig exakt zu bemessen sind, aber doch auf jeden Fall mitbedacht werden müssen. Umweltschädliche Subventionen müssen abgebaut und externe Kosten internalisiert werden. Es ist Zeit für eine neue Ökologisch-Soziale Finanzreform...

Die möglichen Elemente einer Ökologisch-Sozialen Finanzreform sind vielgestaltig. In Zeiten der Finanzkrise gilt es das Verursacherprinzip nicht nur auf den Umweltbereich anzuwenden. Auch die Verursacher der Finanzkrise sollten herangezogen werden. Deswegen werden mit der Finanztransaktionsteuer und der Vermögensteuer auch zwei allein den Faktor Kapital belastende Instrumente vorgestellt. Die anderen dreizehn Instrumente zielen auf die Erhöhung der Belastung des Faktors Umwelt. Drei davon erscheinen uns als besonders sozial verträglich. Aber allen gemein ist, dass sie allemal sozialer sind als die Maßnahmen, die ansonsten zur Haushaltskonsolidierung eingesetzt würden. Die Sparklausur der Bundesregierung im Mai 2010 hat gezeigt, dass erhebliche Kürzungen im Sozialbereich vorgesehen sind. Diese stellen mit insgesamt über 32 Mrd. € (abzüglich 2 Mrd. € Zuschuss zur GKV) bis 2014 den größten Posten dar.

Erfreulicherweise sind mit der Abschaffung von Ausnahmen bei der Ökosteuer, der Einführung einer Ticket-Abgabe im Flugverkehr und einer Kernbrennstoffsteuer aber auch drei Elemente aufgegriffen worden, die das FÖS außerordentlich begrüßt und auch seit langem fordert. Zudem hat das Bundeswirtschaftsministerium eine Absenkung der Kohlesubventionen in Aussicht gestellt und Verkehrsminister Ramsauer hat eine Debatte um eine Ausweitung der LKW-Maut ins Rollen gebracht. Trotzdem sind die Maßnahmen zu kurz gesprungen. Durch eine mutigere Ausrichtung auf ökologisch-soziale Aspekte wären die Einschnitte bei den

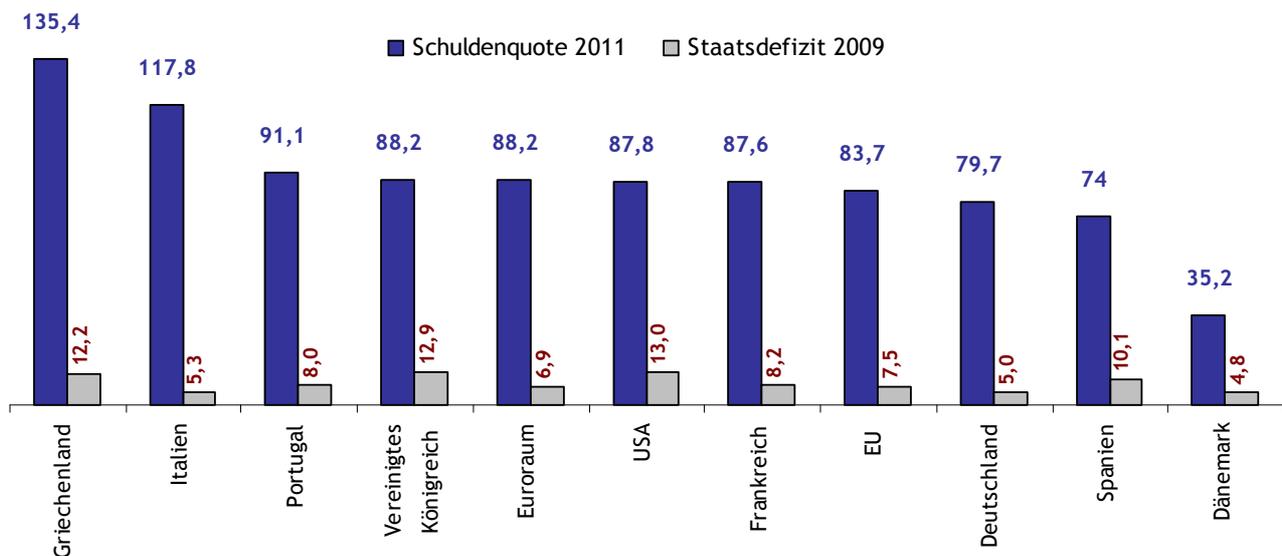
Sozialleistungen nicht nötig. Klima- und Haushaltspolitik könnten hier Hand in Hand gehen, mindestens zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden...

Es ist Zeit für eine neue Ökologisch-Soziale Finanzreform!

II. AUSGANGSLAGE UND ANALYSE

A. Die Haushalts- und Schuldenkrise

Abb. 1 Schuldenkennzahlen in % des BIP¹



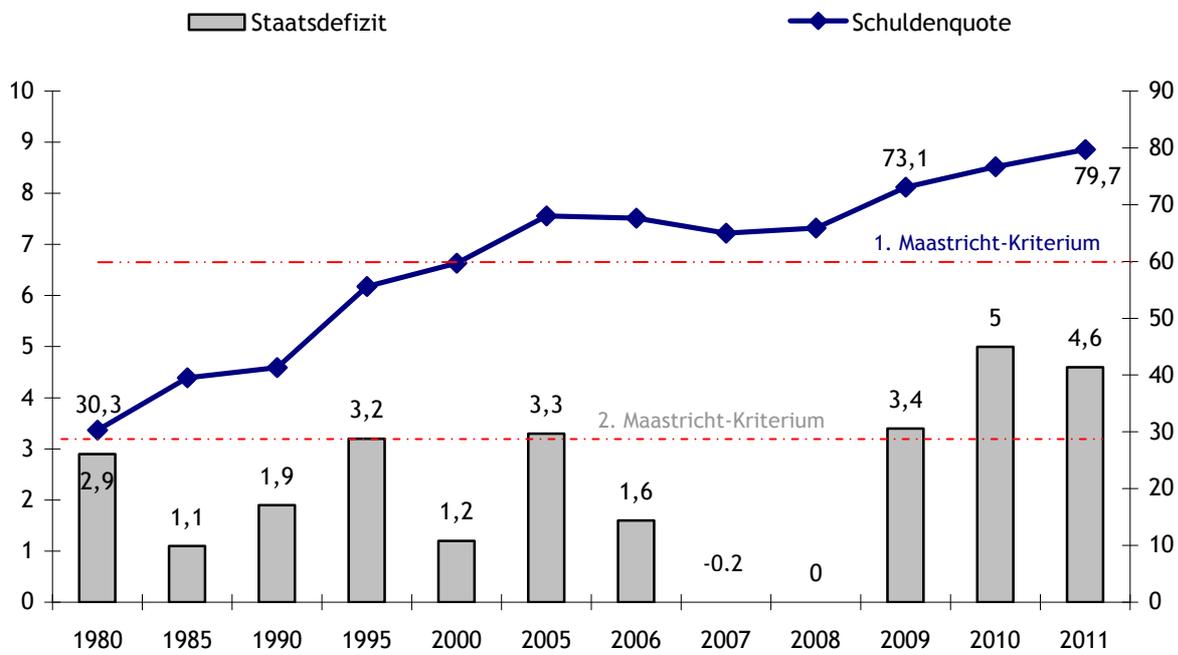
Die Frage einer nachhaltigen Haushaltspolitik wird immer drängender. Wie schnell die Situation kippen kann, hat der Fall Griechenland gezeigt. Nun ist Griechenland natürlich schwerlich mit Deutschland zu vergleichen. Durch die gemeinsame Währung befinden wir uns allerdings in einer Schicksalsgemeinschaft und die nächsten Wackelkandidaten stehen mit Portugal, Italien und Spanien schon bereit. Sicher tragen auch die Finanzmärkte Verantwortung für die Verschärfung der Krise. Das ändert aber nichts daran, dass die meisten europäischen Staaten strukturell überschuldet sind. Wie man in den Abb. 1 und 2 sieht ist die Schuldenquote, also der Anteil der Staatsverschuldung gemessen am Bruttoinlandsprodukt, in Deutschland von gut 30% im Jahr 1980 auf 73% im Jahr 2009 gestiegen. Damit liegt sie deutlich über dem durch das erste Maastricht-Kriterium im Stabilitäts- und Wachstumspakt festgeschriebenen Maximalwert von 60%. Die Prognosen für die kommenden Jahre versprechen einen weiteren Anstieg auf knapp 80% bis 2011. Nicht anders sieht es für die gesamte EU aus. Hier wird im Durchschnitt eine Schuldenquote von knapp 84% (2011) erwartet. Dabei liegen mit Griechenland und Italien zwei Mitgliedsländer sogar deutlich über der 100%-Marke. Aber dies ist beileibe kein allein europäisches Problem. Auch in den USA wird die Verschuldung 2011 den Prognosen nach bei knapp 88% liegen, in Japan sogar bei gut 200%.

Die Staatsdefizite in Deutschland von 1980-2011 zeigen, dass allein in einem Jahr, nämlich 2007, ein Überschuss ausgewiesen werden konnte. In den restlichen Jahren kam es immer zu Defiziten, die ihren vorläufigen Höhepunkt 2009 mit 3,4% des BIP erreichten. Allerdings wurde auch schon in mehreren Jahren zuvor das zweite Maastricht-Kriterium verletzt. Demnach darf die Neuverschuldung maximal 3% des Bruttoinlandsprodukts betragen. Auch im restlichen Europa sieht die Situation ähnlich, oder sogar noch

¹ BMF 2009a: Staatsschuldenquoten im internationalen Vergleich

schlimmer aus. So lag die durchschnittliche Neuverschuldung in der EU im Jahr 2009 bei 7,5% des jeweiligen BIP. Zudem birgt das im Zuge der Euro-Krise beschlossene Rettungspaket im Gesamtvolumen von 750 Mrd. € durch seine Hinwendung zu einer Transfergemeinschaft zusätzliche Gefahren für eine weitere, massive Verschuldung, unabhängig davon ob man es für prinzipiell für richtig oder falsch hält.

Abb. 2 Staatsdefizit und Schuldenquote Deutschlands in % des BIP 1980-2011²



Die momentan außerordentlich hohen Defizite können zwar mit den zusätzlichen Belastungen durch die Finanzkrise erklärt werden. Allerdings erklärt dies nicht den langfristigen Trend steigender Staatsverschuldung. Hier liegt die Ursache vielmehr in einem strukturellen Versagen der Politik, die im Prinzip sinnvolle antizyklische Fiskalpolitik auch konsequent zu Ende zu führen, also Haushaltsdefizite in Krisenzeiten durch Haushaltsüberschüsse in Boomzeiten auszugleichen. Die Methode, der Schuldenfalle durch BIP-Wachstum zu entgehen, funktioniert nur bis zu einem gewissen Maß und dieses scheint in vielen Staaten überschritten. Vor dem Hintergrund einer sich immer deutlicher ankündigenden Klimakrise und möglicherweise anstehender weiterer Finanzkrisen wird es auch nicht wahrscheinlicher, dass dauerhaft hohe Wachstumsraten erzielt werden können. Denn nehmen wir einmal an, dass durchschnittlich 4% Zinsen auf deutsche Staats-/Bundesanleihen zu zahlen sind, so ist bei einer Schuldenquote von 80% ein BIP-Wachstum von 3,2% (oder Inflation) nötig um allein die Zinsen zu zahlen und ansonsten den Status Quo beizubehalten. Das reale durchschnittliche BIP-Wachstum hat in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten immer weiter abgenommen und lag von 2000-2009 nur noch bei durchschnittlich 0,8%, lässt man das Krisenjahr 2009 außen vor, bei 1,5% pro Jahr. Unsere Haushaltspolitik führt also dazu, dass wir Schulden mit neuen Schulden bezahlen, diese immer weiter steigen und die Handlungsfähigkeit des Staates sich immer weiter einschränkt. In diesem Zusammenhang wird auch der Sinn der Maastricht-Kriterien klar. Was passieren kann, wenn diese nicht eingehalten werden und die Schuldenfalle zuschnappt, hat der Fall Griechenland gezeigt. Die Zinszahlungen sind auf ein solches Niveau gestiegen, dass ein beträchtlicher Teil des BIP allein davon aufgebraucht wird. Dies führt zu einer niedrigeren Wirtschaftskraft des Landes, wenn die Schulden im Ausland aufgenommen wurden. Dies wiederum führt zu einem abnehmenden Vertrauen der Finanzmärkte in das Land, was sich in höheren Zinsen ausdrückt. Und so wird einem Land langsam, oder manchmal auch schlagartig, die Handlungsfähigkeit genommen, bis zur Zahlungsunfähigkeit. Nun ist, wie schon oben erwähnt, die Situation Griechenlands nur sehr bedingt mit der Deutschen zu vergleichen. Die Ver-

² BMF 2009a: Staatsschuldenquoten im internationalen Vergleich

schuldungsproblematik besteht aber auf jeden Fall auch bei uns. Im Jahr 2010 wird allein der Bund 41,5 Mrd. € für Zinsen ausgeben müssen, das entspricht gut 16% des gesamten Bundeshaushalts! Bis 2013 ist sogar ein Anstieg auf über 52 Mrd. €, was gut 20% entspricht, prognostiziert.³ Und das, obwohl Deutschland deutlich niedrigere Zinssätze bedienen muss als Griechenland. Sollte die Verschuldung allerdings weiter wachsen, so könnte uns dasselbe Schicksal drohen, nämlich eine Abwertung durch die Rating-Agenturen, was sich dann in erhöhten Zinsen niederschlagen würde. Allerdings liegt in Deutschland ein großer Teil der Staatsanleihen im Inland, netto ist Deutschland, anders als Griechenland, nicht im Ausland verschuldet. Dies bedeutet aber, dass durch die Verschuldung eine Umverteilung von unten nach oben stattfindet. Denn Staatsanleihen besitzen natürlich überwiegend Vermögende und Banken. Diese finanzieren somit die jetzigen Ausgaben, kassieren dafür Zinsen und erhalten ihr Kapital am Ende der Laufzeit selbstverständlich auch wieder zurück. Steigen die Schulden und Zinszahlungen weiter, so wird ein immer kleinerer Anteil der Einnahmen übrig bleiben für die „normalen“ Aufgaben und Ausgaben des Staates und ein immer größerer Teil in die Taschen der Staatsanleihen-Besitzer fließen. Insofern wäre eine weitere Verschuldung sozial problematisch. Die ausreichende Finanzierung des Staates sollte daher durch Einnahmeerhöhungen und/oder Ausgabenkürzungen gesichert werden. Welche Instrumente dabei sozial verträglich und ökologisch sinnvoll sind, zeigen die in Abschnitt III vorgestellten Maßnahmen einer ÖSFR.

Die Schuldenbremse

Die Schuldenproblematik wurde auch von der Politik erkannt und mit der Schuldenbremse ein Instrument im Grundgesetz verankert, das zukünftig – wenn verfassungskonform umgesetzt – zu einem Wandel des Verhaltens zwingt.⁴ Festgelegt wurde dabei, dass dem Bund ab 2016 nur noch 0,35% des BIP an struktureller Neuverschuldung erlaubt sind, den Ländern ab 2020 sogar das Schuldenmachen komplett verboten ist. Die Schuldenregel greift laut Gesetz schon ab dem Haushaltsjahr 2011, allerdings ist im Grundgesetz eine Übergangsphase festgeschrieben (Artikel 143d Absatz 1 GG). In den Jahren 2011 bis 2015 muss demnach so verfahren werden, dass das Einhalten der Schuldenregel im Jahr 2016 möglich ist. Die jetzige Bundesregierung hat den Übergangspfad linear ausgestaltet. Das strukturelle Defizit beträgt laut Schätzung des Bundesfinanzministeriums (BMF) im Jahr 2010 rund 68,3 Mrd. €, also 2,8% des BIP.⁵ Bei einem linearen Abbau muss das Defizit also um etwa **0,4% pro Jahr** reduziert werden. Der Rest der prognostizierten 85,8 Mrd. € Neuverschuldung entfällt auf zwei weitere Komponenten.

Die erste stellt die **Konjunkturkomponente** dar. Ein Teil der Verschuldung wird also der konjunkturellen Lage zugeschrieben. Sie ergibt sich aus den veränderten Einnahme- und Ausgabesituationen. So sind in Krisenzeiten die Ausgaben höher, vor allem bei den Transferzahlungen, und die Einnahmen geringer. Umgekehrt gilt das aber natürlich auch, da sich dieses Verhältnis in Boomzeiten genau umdreht. Diese Konjunkturkomponente soll also sicherstellen, dass in Krisenzeiten genügend Spielraum vorhanden ist, um stützend eingreifen zu können und in Boomzeiten dieses Defizit wieder abgebaut werden muss. Natürlich kommt man bei einer solchen Ausgestaltung nicht um die Definition eines „Normalzustands“ umher. Dazu wird das Konjunkturbereinigungsverfahren aus dem Stabilitäts- und Wachstumspakt der EU herangezogen. Laut diesen Berechnungen befinden wir uns derzeit in einer Krisensituation, so dass 16,5 Mrd. € allein auf die Konjunkturkomponente entfallen.

Die zweite Komponente ist das **Saldo der finanziellen Transaktionen**. Als finanzielle Transaktionen werden dabei nicht-vermögenswirksame Einnahmen und Ausgaben bezeichnet. Dies umfasst z.B. Privatisierungserlöse (Tausch Beteiligungsvermögen gegen Kassenzugang) oder Darlehensvergaben (Tausch Kassenausgang gegen Forderungserwerb). 2010 ist dieser Saldo bislang mit 1,0 Mrd. € negativ angesetzt.

Nun wird derzeit eine Verringerung der Neuverschuldung für 2010 auf „nur“ noch 65,2 Mrd. € erwartet. Davon werden 12,0 Mrd. € der Konjunkturkomponente zugerechnet, das Saldo der finanziellen Transaktionen ist ausgeglichen. Es bleibt also eine strukturelle Neuverschuldung von 53,2 Mrd. €. Dies entspricht 2,2% des BIP. Aufgrund dieser niedrigeren erwarteten Neuverschuldung wird natürlich auch der lineare

³ BMF 2009b: Finanzplan des Bundes 2009-2013

⁴ ausführliche Informationen: BMF 2009c: Monatsbericht März 2009 - Reform der verfassungsrechtlichen Verschuldungsregeln von Bund und Ländern

⁵ BMF 2010d: Monatsbericht Januar 2010 - Entwurf des Haushaltsplans 2010

Übergangspfad flacher. Demnach sind jährliche Reduktionen in Höhe von 0,31% des BIP nötig, um die Schuldenbremse im Jahr 2016 einzuhalten.⁶ Wie verlässlich diese Prognosen sind, wird sich zeigen. Klar ist aber auf jeden Fall, dass bei einem konjunkturellen und finanztransaktionsbezogenen „Normalzustand“ im Jahr 2016 nur noch 0,35% an Neuverschuldung erlaubt sein wird. Dies entspricht bei relativ optimistischer Prognose für die BIP-Entwicklung rund 10 Mrd. €. Um dies zu erreichen, müssen in den kommenden Jahren massiv Ausgaben gekürzt oder Einnahmen erhöht werden.

Das Sparpaket der Bundesregierung

Wie die schwarz-gelbe Bundesregierung die Schuldenbremse einzuhalten gedenkt, hat sie in einer Kabinettsklausur Anfang Juni 2010 mit dem Entwurf eines Sparpakets (auch Zukunftspaket genannt) beschlossen.⁷ Insgesamt sollen durch die dort vorgestellten Maßnahmen knapp 82 Mrd. € bis 2014 „eingespart“ werden.

Äußerst begrüßenswert ist dabei der Bereich „Subventionsabbau und ökologische Neujustierung“. Dieser umfasst den Abbau von Ausnahmen bei der Ökosteuer (2011: 1,0 Mrd. €; ab 2012: 1,5 Mrd. €) und die Flugticket-Abgabe (1,0 Mrd. € ab 2011). Bis 2014 sollen so insgesamt 9,5 Mrd. € erzielt werden. Allerdings wären in diesem Bereich bedeutend höhere Einsparungen möglich und nötig gewesen. Durch welche Maßnahmen dies realisiert werden könnte, können Sie in Kapitel III nachlesen.

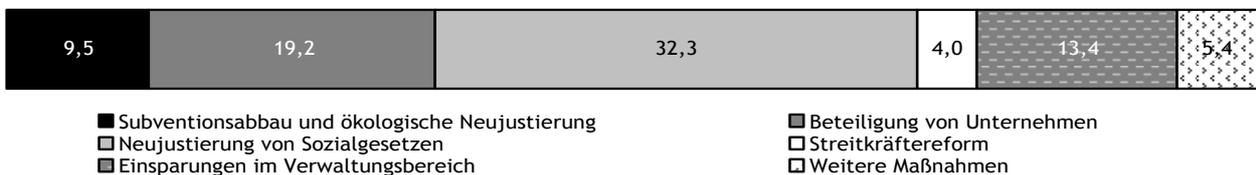
Im Bereich „Beteiligung von Unternehmen“, befinden sich zwei weitere auch von uns geforderte Maßnahmen. So soll ein „Steuerlicher Ausgleich der Kernenergiewirtschaft“ jährlich 2,3 Mrd. einbringen. Im Bereich der Finanzwirtschaft sollen durch die „Beteiligung des Bankensektors an den Kosten der Finanzmarktkrise“ ab 2012 jährlich 2,0 Mrd. € eingenommen werden. Allerdings ist die konkrete Ausgestaltung dieser Beteiligung noch sehr unklar und das veranschlagte Volumen auch eher gering. Insgesamt sollen die Unternehmen bis 2014 mit 19,2 Mrd. € an den Krisenkosten beteiligt werden.

Den größten Anteil macht der Abschnitt „Neujustierung von Sozialgesetzen“ aus. Durch verschiedene Maßnahmen (z.B. Einsparungen bei der Bundagentur für Arbeit, Kürzung des Elterngeldes, Streichen des Heizkostenzuschlags) sollen 2011 3,0 Mrd. € eingespart werden. Allerdings werden hier Zuschüsse zu der Gesetzlichen Krankenversicherung in Höhe von 2,0 Mrd. € gegen gerechnet, sonst müssten 5,0 Mrd. € veranschlagt werden. 2012 werden dann 7,2 Mrd. € im Sozialbereich gekürzt, 2013 9,4 Mrd. € und 2014 sogar 10,9 Mrd. €. Bis 2014 ergibt dies eine Summe von 32,3 Mrd. € (ohne Ausgleich GKV). Eine gezielte Belastung von Wohlhabenden ist im Sparpakete nicht vorgesehen.

Außerdem sollen durch eine „Streitkräftereform“ 4,0 Mrd. €, durch „Einsparungen im Verwaltungsbereich“ 13,4 Mrd. € und durch „Weitere Maßnahmen“ (z.B. Verschiebung des Baus des Berliner Schlosses) 5,4 Mrd. € eingespart werden.

So bleibt das Sparpaket auf der einen Seite ein Schritt in die richtige (ökologische) Richtung, der allerdings zu klein ausfällt, und auf der anderen Seite eine deutliche Belastung der sozial Schwächeren.

Aufteilung der Belastungen des Sparpakets auf die Sektoren in Mrd. € (aggregiert bis 2014)



6

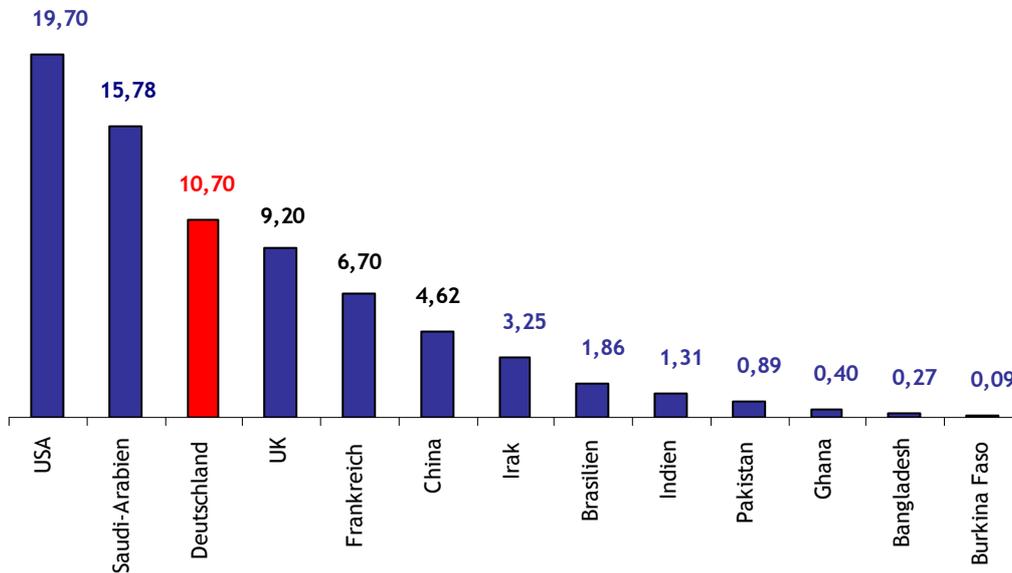
http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_3378/DE/Wirtschaft_und_Verwaltung/Finanz_und_Wirtschaftspolitik/Bund_eshausalt/20100707-Bundeshausalt11-Finanzplan14,templateld=raw,property=publicationFile.pdf

7

Vollständige Übersicht der Maßnahmen des Sparpakets der Bundesregierung im Anhang D

B. Die Klimakrise

Abb. 3 CO₂ Emissionen pro Kopf in t (2006)⁸

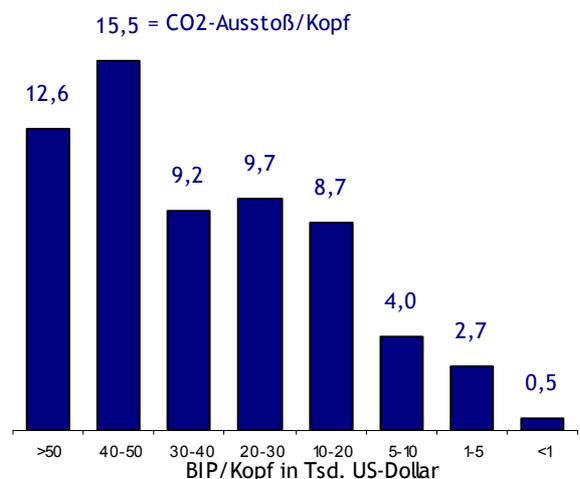


Die drohende Klimakrise ist die größte Herausforderung, der wir uns in den nächsten Jahren stellen müssen. Eine Begrenzung des Klimawandels auf das von der EU angestrebte 2 Grad Ziel erfordert einen sofortigen Bruch des Trendwachstums bei den globalen CO₂-Emissionen. Die Klimakrise ist in vielerlei Hinsicht noch drängender als die Schuldenkrise, da es hier potentiell um die Lebensgrundlage der Menschheit geht. Bereits heute sind extreme Wetterphänomene, zum Beispiel vermehrt auftretende Dürren und Überschwemmungen, spürbar und der Meeresspiegel steigt. Im Gegensatz zur Schuldenkrise ist der Klimawandel ein globales Problem: Obwohl vor allem die westlichen Industrienationen verantwortlich sind, liegen die Krisenschwerpunkte (bisher) vor allem in den ärmeren Regionen der Welt. Dies verschärft die bestehenden Problemen der armen Weltregionen, die zudem nicht die Mittel besitzen entsprechende Anpassungen vorzunehmen, um die Folgen abzumildern.

Noch immer ist unser CO₂ Ausstoß um ein Vielfaches höher als der der Schwellen-, und, vor allem, Entwicklungsländer. Zwar hat China die USA bezüglich der Gesamtemissionen inzwischen überholt, allerdings ist der Pro-Kopf-Ausstoß eines Amerikaners immer noch mehr als 4-mal, der eines Deutschen mehr als doppelt so hoch wie der eines Chinesen.

Teilt man die Weltbevölkerung nach dem durchschnittlichen BIP pro Kopf auf, so ergibt sich auch hier ein deutliches Bild (siehe Abb. 4)⁸, vor allem in Kombination mit den Gesamtemissionsmengen und dem Bevölkerungsanteil. Denn der Anteil der Weltbevölkerung, der mehr als 10.000 US \$ im Jahr zur Verfügung hat, liegt bei 20%. Diese 20% stoßen allerdings 55,4% aller Treibhausgase aus. Durchschnittlich sind dies 11,9 t CO₂ pro Kopf. Am

Abb. 4 CO₂-Emissionen/Kopf in t - nach BIP/Kopf in Tsd. US-\$⁸



⁸ UNStats, eigene Berechnungen; http://unstats.un.org/unsd/environment/air_co2_emissions.htm

entgegengesetzten Ende stoßen die Menschen, die weniger als 1.000 US-\$ zur Verfügung haben, nur durchschnittlich 0,5 t CO₂ pro Kopf aus. Insgesamt sind sie für gerade einmal 1,5% der Gesamtemissionen „verantwortlich“, obwohl sie 12,8% der Weltbevölkerung ausmachen.

Neben diesem globalen Gerechtigkeitsdefizit stehen nationale Verteilungsfragen, also wie sich der Klimawandel innerhalb Deutschlands auswirkt. Auch hier sind sozial schwächere Schichten benachteiligt. Zum einen hängt dies ganz simpel damit zusammen, dass der CO₂ Ausstoß stark mit der Höhe des Vermögens/Einkommens korreliert, also ein hohes Vermögen/Einkommen auch einen hohen CO₂-Ausstoß zur Folge hat und so Vermögende zunächst stärker vom zu niedrig belasteten CO₂-Ausstoß profitieren. Zum anderen werden die sozial Schlechtergestellten stärker von den Folgen des Klimawandels betroffen sein. Das liegt zum einen daran, dass sie nicht genug Kapital besitzen um kurzfristige Schocks zu verkraften und Anpassungen vorzunehmen, und zum anderen an den stark steigenden Energiepreisen, die beim Ausbleiben einer entschlossenen Klima- und Energiepolitik zu erwarten sind, weil die Nachfrage immer weiter steigen würde und die Vorkommen begrenzt sind. Oft ist genau dies als Argument gegen Maßnahmen zum Klimaschutz, z.B. gegen die Ökosteuer und das EEG, verwendet worden. Denn je niedriger das Einkommen, desto höher der Ausgabenanteil für Energie. Langfristig werden diese moderaten Erhöhungen der Energiepreise heute allerdings zu niedrigeren Belastungen in Zukunft führen, gerade für die einkommensschwächeren Schichten.⁹

Die genauen Folgen des Klimawandels sind viel zu komplex, um sie hier ausreichend darstellen und begründen zu können, deswegen sei hier beispielsweise auf den Stern-Review für die wirtschaftliche Dimension verwiesen.¹⁰ Zudem stellen die Veröffentlichungen des IPCC äußerst verlässliche und umfassende Quellen dar.¹¹ Die deutliche Mehrheit der Wissenschaftler ist davon überzeugt, dass ein business-as-usual Pfad zwar zu kaum genau abschätzbaren, auf jeden Fall aber signifikant hohen Schäden führen würde. Im Stern-Review ist etwa von bis zu 20% des BIP die Rede, die im Extremfall dauerhaft verloren wären. Das ist deutlich höher, als die Kosten, die durch ein Umsteuern entstünden. Deswegen wäre es geradezu fahrlässig dies nicht entschlossen zu tun. Das Ziel ist vorgegeben: Bis 2050 müssen die industrialisierten Nationen im Vergleich zu 1990 80-95% weniger CO₂ (inkl. anderer Treibhausgase) ausstoßen. Bisher hat sich die EU auf eine Reduktion um 20% bis 2020 geeinigt, im Moment wird um eine Erhöhung auf 30% gerungen. Deutschland allein strebt sogar eine Reduktion um 40% bis 2020 an. Der Umweltbundesamtpräsident, Jochen Flasbarth, setzte als Ziel sogar ein bis 2050 komplett CO₂ freies Deutschland. Auf den ersten Blick machen wir auch gute Fortschritte auf diesem Weg. Denn im Vergleich zu 1990 haben wir bereits unser durch das Kioto-Protokoll festgelegtes Ziel – nämlich die Reduzierung um 21% – erreicht.¹² Allerdings muss man dabei immer beachten, dass ein großer Teil der Reduzierung (14 Prozentpunkte) allein durch die deutsche Wiedervereinigung zustande kam. Zudem sind weitere Teile schlicht und einfach durch das Abwandern „dreckiger“ Industrien ins Ausland entstanden, also nur durch eine Verlagerung und keine echte Einsparung.¹³

Die Reduzierung der Treibhausgase um etwa 90% wird hingegen ein komplettes Umstellen unserer jetzigen Strukturen erfordern. Energieerzeugung, Wärme, Transport und Mobilität, Produktion, alle Bereiche in denen bisher fossile Brennstoffe verwendet werden stehen vor einer massiven Transformation. Und diese muss relativ schnell geschehen, denn durch ein Verzögern machen wir es nur umso schwerer, das Ziel in Zukunft noch zu erreichen. Warten wir noch länger, so werden die Kosten für zukünftige Generationen weiter ansteigen, das Prinzip der Generationengerechtigkeit verletzt, die Vorgaben eines nachhaltigen Wirtschaftens nicht erfüllt.

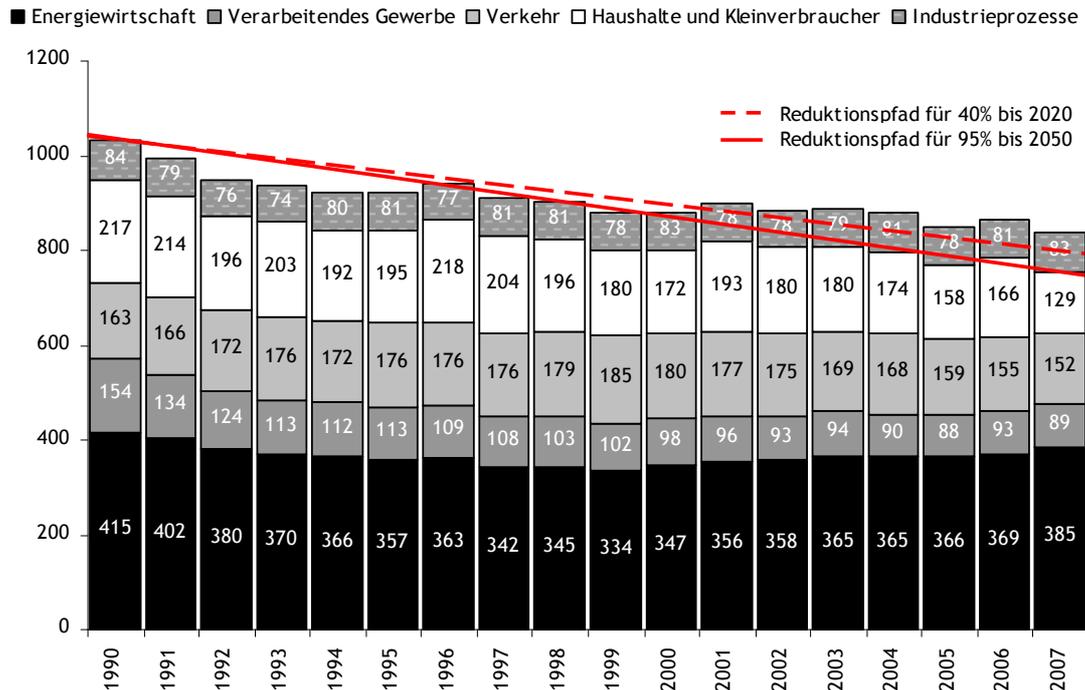
⁹ Ausführlich behandelt in: Ekardt 2010: Soziale Gerechtigkeit in der Klimapolitik

¹⁰ Stern 2005: Stern Review on the Economics of Climate Change

¹¹ <http://www.ipcc.ch/>

¹² UBA 2009: Emissionsentwicklung 1990-2008

¹³ Ekardt 2010: Soziale Gerechtigkeit in der Klimapolitik

Abb. 5 CO₂ Emissionen in Deutschland nach Quellkategorien in Mt¹⁴

Wie man in Abb. 5 sieht sind die Emissionsminderungen vor allem auf deutliche Einsparungen im Bereich des Verarbeitenden Gewerbes und bei den Haushalten und Kleinverbrauchern zurückzuführen. In den Bereichen Energiewirtschaft, Verkehr und Industrieprozesse sind hingegen nur eher geringe Minderungen zu verzeichnen. Bedenklich ist auch, dass sich der Trend der Verminderung im Bereich der Energiewirtschaft im Jahr 2000 wieder umkehrte. Denn betrug die CO₂-Emissionen dieses Sektors 1999 „nur“ noch 334 Mt, so stiegen sie bis 2007 wieder auf 385 Mt. Möglich wurde die kurzfristige Verminderung vor allem aufgrund von Effizienzsteigerungen durch die deutsche Einheit und durch den geringeren Einsatz von Stein- und Braunkohle. Allerdings hat der zusätzliche Energieverbrauch diese Reduktionen wieder deutlich überholt und so eine kontinuierliche Steigerung seit 2000 ausgelöst. Insgesamt wurden im Jahr 2007 841 Mt CO₂ in Deutschland ausgestoßen. Im Vergleich zu 1990, in dem es noch 1036 Mt waren, entspricht dies einer Minderung von etwa 19%. Jedoch hat die Minderungsrate stark abgenommen. Wurden zwischen 1990 und 1999 noch 155 Mt abgebaut, also knapp 15%, lag der Rückgang von 1999 bis 2007 nur bei 43 Mt. Dies entspricht nur 4,5%. Diese Minderungsraten sind in keiner Weise ausreichend, um das 40%-Reduzierungsziel bis 2020 zu erreichen, geschweige denn das Ziel einer 95% Reduzierung bis 2050. Dies zeigt sich deutlich, wenn man die jeweiligen Reduktionspfade betrachtet. Diese gehen von einer konstanten Minderung aus, die nötig wäre um das jeweilige Ziel zu erreichen. Beim 40%-Ziel liegen wir seit 2001 über dem Pfad, für das 95%-Ziel sogar schon seit 2000. Im Jahr 2007 wurden 40 Mt zuviel ausgestoßen in Bezug auf das 40%-Ziel. Das klingt erstmal nicht allzu viel, allerdings entspricht dies in etwa den Minderungen die innerhalb von acht Jahren (1999-2007) insgesamt in Deutschland erreicht wurden. Für das 95%-Ziel liegen wir sogar 84 Mt über dem Pfad, stoßen also 10% mehr CO₂ aus, als wir dem Reduktionspfad nach dürften. Deswegen ist es dringend angeraten weitere Maßnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes durchzuführen.

Die Klimakonferenz in Kopenhagen hat – wenn auch eigentlich vorhersehbar – kein bindendes internationales Abkommen hervorgebracht. Trotzdem scheint seitdem so etwas wie eine Schockstarre eingetreten zu sein. Die Schwellenländer, allen voran China, stehen rechtlich bindenden Reduktionszielen für ihre Länder äußerst ablehnend gegenüber. Sie pochen auf ihr Recht zur weiteren Entwicklung und die historische Verantwortung des Westens. Deswegen stellt sich nun die Frage, wie es ohne einen solchen Vertrag

¹⁴ UBA 2009: Emissionsentwicklung 1990-2008, eigene Darstellung

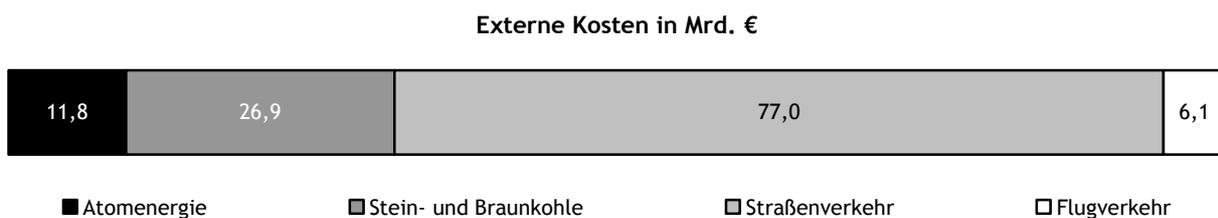
trotzdem voran gehen kann. Der einzig gangbare Weg wird über eine konsequente Vorreiterrolle Europas führen. Und dabei muss Deutschland an der Spitze stehen. Technologien müssen (weiter-)entwickelt, Anreize richtig gesetzt, Potentiale konsequent genutzt werden. So müssen wir unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen Schritt für Schritt abbauen. Dass dies nicht nur mit Kosten und geringerem Wohlstand verbunden sein muss, zeigt die jüngere Vergangenheit. Hunderttausende Arbeitsplätze wurden in der so genannten „Green Economy“ geschaffen. Deutschland gehört in vielen Bereichen zu den Weltmarktführern. Zudem werden wir weniger Geld für Energieimporte ausgeben müssen, Geld das dann im Land bleibt. Denn bisher importiert Deutschland etwa 70% seiner Energieträger aus dem Ausland. 2005 entsprach dies rund 51 Mrd. €. ¹⁵ Geld, das in Energieeffizienzmaßnahmen oder Erneuerbare Energien besser investiert wäre. Das passiert jedoch nicht von alleine und nicht ohne Widerstände. Eine aktive, mutige ökologisch-soziale Politik ist hier gefragt.

C. Externe Kosten

Die Externen Kosten, oder auch Externen Effekte, sind einer der wichtigsten wirtschaftswissenschaftlichen Gründe für staatliches Eingreifen in die Wirtschaft. Externe Effekte sind Nebenwirkungen der Produktion oder des Konsums und wirken auf Wirtschaftssubjekte und deren Umwelt, die nicht direkt an den zugrunde liegenden ökonomischen Entscheidungen beteiligt sind und für diese Nebenwirkungen nicht kompensiert werden. Sie sind definiert als Differenz zwischen den privaten (beim Verursacher anfallenden) Kosten und den sozialen (gesamtgesellschaftlich entstehenden) Kosten. Im Umweltbereich handelt es sich meist um externe Effekte mit negativem Vorzeichen, also um Umweltbeeinträchtigungen.

Die Nicht-Berücksichtigung der sozialen Kosten führt zu einer Übernutzung der entsprechenden Ressourcen und zu einer ineffizienten Faktorallokation. Da Umweltgüter meist öffentliche Güter sind, die keinen Marktpreis haben, funktionieren die Regeln des Marktes hier nicht. Deswegen sind staatliche Interventionen zur Korrektur der externen Effekte notwendig. Für die Internalisierung externer Effekte stehen verschiedene marktwirtschaftliche Instrumente (Steuern, Emissionshandel, Subventionen) und ordnungsrechtliche Maßnahmen (Auflagen, Standards, Verbote) zur Verfügung.

Aufgrund der komplexen Dosis-Wirkungsbeziehungen ergeben sich leider sehr oft Schwierigkeiten die Höhe der externen Kosten verlässlich zu erfassen. Eine Vielzahl von Projekten auf nationaler und europäischer Ebene befasst sich seit Jahren intensiv mit der Schätzung externer Kosten, wobei in einzelnen Bereichen weiterhin erheblich Unsicherheiten bestehen. ¹⁶ Die hier zusammengetragenen Zahlen stellen den aktuellen Stand des Wissens dar. Allein für die im Folgenden näher untersuchten vier Sektoren ergeben diese Schätzungen Kosten von 122,5 Mrd. € pro Jahr in Deutschland



1. ATOMENERGIE

Die Atomenergie bildet einen Sonderfall bei den externen Effekten. Denn fällt es schon bei vielen anderen Bereichen schwer, die genaue Höhe zu beziffern, so ist die Bandbreite bei der Atomenergie noch um ein Vielfaches höher. In einer Studie des FÖS im Auftrag von Greenpeace zu den Atomenergie-Subventionen wurde auch das Thema der Externen Kosten behandelt. Dabei kam das FÖS zu einem kumulierten Volumen

¹⁵ BMWi 2009: Energie in Deutschland

¹⁶ Z.B. Methodenkonvention des UBA, Maibach et al. (2008): Handbook on estimation of external costs in the transport sector.

der externen Effekte im Zeitraum 1950-2008 von 4,2 Mrd. bis 11.413,4 Mrd. €. ¹⁷ Pro Jahr gerechnet ergäbe dies 0,72 Mrd. bis 196,8 Mrd. €. Diese enorme Spanne ergibt sich vor allem durch eine unterschiedliche Methodik und unterschiedliche Annahmen für die Schäden aus Treibhausgasen und vor allem von nuklearen Unfällen. So liegen die in der Literatur vorzufindenden Werte der Externen Kosten der Atomenergie zwischen 0,1 Ct/kWh und 270 Ct/kWh. Nimmt man die untere Grenze von 0,1 Ct/kWh, so kommt man externe Kosten von 0,15 Mrd. €. Am anderen Ende ergeben sich bei der Multiplikation mit 270 Ct/kWh externe Kosten von 401,8 Mrd. € für 2008. Auf Grund der methodischen Probleme und der sehr großen Spanne der Schätzungen in der Literatur kann kein fundierter Best-Guess-Punktwert angegeben werden. Am ehesten plausibel ist der Vorschlag des Umweltbundesamtes, für Atomenergie den Wert des nächst schlechtesten Energieträgers (also Braunkohle) zu verwenden. ¹⁸ Dieser beträgt 7,9 Ct/kWh Strom. Bei dieser Vorgehensweise kommt man auf das Ergebnis von 11,8 Mrd. € externer Kosten in 2008.

Externe Kosten der Atomindustrie in Mrd. € (2008)



2. STEIN- UND BRAUNKOHLLE

Die Kohleverbrennung verursacht erhebliche externe Kosten. Als wesentlicher Bestandteil sind dabei die Klimakosten durch das ausgestoßene CO₂ allerdings schwer genau abzuschätzen. Hier wird auf Zahlen einer Studie des DLR und ISI von 2006 zurückgegriffen. ¹⁹ Darin werden für Steinkohlekraftwerke externe Kosten von insgesamt 6,3 Ct/kWh angenommen. Diese teilen sich in 5,9 Ct/kWh auf Grund des Klimawandels und 0,37 Ct/kWh auf Grund von Gesundheitsschäden auf. Kleinere weitere Effekte sind z.B. Ernteverluste und Materialschäden. Auch eine negative Wirkung auf das Ökosystem auf Grund von SO₂- und NO_x-Emissionen (durch Versauerung und Eutrophierung) wurde festgestellt, konnte allerdings nicht genau beziffert werden. Um nun auf die Externen Kosten für ein Jahr zu kommen multipliziert man die Kosten pro Kilowattstunde mit dem gesamten Primärenergieanteil des jeweiligen Energieträgers. Dieser lag 2008 bei 509 TWh. Wichtig ist, dass nicht allein die Stromerzeugung herangezogen wird, da andere Formen der Verbrennung ebenfalls schädliche Wirkungen haben. Nun sind die Zahlen für die Kosten pro kWh allerdings für den Stromverbrauch berechnet. Wenn man dies für den Primärenergieverbrauch umrechnet, ergeben sich 2,36 Ct/kWh für die Klimakosten und 0,15 Ct/kWh für Gesundheitsschäden. Für die Steinkohle ergeben sich so für 2008 externe Klimakosten von 12,0 Mrd. € und externe Gesundheitsschäden von 0,75 Mrd. €. Insgesamt beliefen sich die Externen Kosten der Steinkohle für 2008 auf 12,8 Mrd. €.

Externe Kosten der Steinkohle in Mrd. € (2008)



Bei der Braunkohle liegen die Werte sogar noch etwas höher pro kWh, nämlich bei 7,9 Ct/kWh Strom. Umgerechnet in für den Primärenergieverbrauch verwendbare Größen ergeben sich 12,15 Mrd. € für die Klimakosten und 0,86 Mrd. € für die Gesundheitsschäden. Insgesamt beliefen sich die Externen Kosten der Braunkohle im Jahr 2008 auf 13,0 Mrd. €.

¹⁷ FÖS/Greenpeace 2009: Staatliche Förderungen der Atomenergie im Zeitraum 1950-2008

¹⁸ UBA 2007: Methodenkonvention zur Schätzung externer Umweltkosten; Seite 29

¹⁹ DLR/ISI 2006: Externe Kosten der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien im Vergleich zur Stromerzeugung aus fossilen Energieträgern; ausführlich zur Begründung, warum diese Studie als Best Guess verwendet wird, siehe die Studie des FÖS zu Stein- und Braunkohleförderungen 1950-2008.

Externe Kosten der Braunkohle in Mrd. € (2008)



Dargestellt werden hier die externen “Brutto-“Kosten. Teilweise findet durch die umweltpolitischen Instrumente eine Internalisierung statt, zu nennen sind hier insbesondere Energiebesteuerung und Emissionshandel. Die nicht internalisierten („Netto-“) Kosten können durch Anrechnung der Belastungswirkungen dieser Instrumente ebenfalls ermittelt werden. In der Studie zu Kohleförderungen ist das FÖS für das Jahr 2008 zu folgenden Ergebnissen gekommen (für weitere Erläuterungen siehe FÖS/Greenpeace 2010, S. 70ff und S. 92ff)

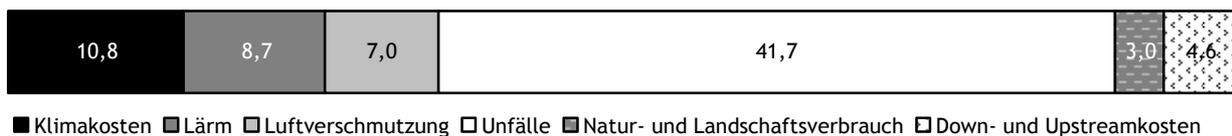
	Externe Bruttokosten		Internalisierung durch Emissionshandel und Energiebesteuerung	Externe Nettokosten
	Ct/kWh Strom	Ct/kWh PEV	Ct/kWh PEV	Ct/kWh PEV
Steinkohle	6,4	2,5	1,0	1,5
Braunkohle	7,9	3,0	1,1	1,9

3. STRAßENVERKEHR

Gerade der Straßenverkehr betrifft mit seinen externen Effekten – sei es durch Lärm, Unfälle, Luftverschmutzung oder Klimakosten – fast jeden direkt in relativ großem Umfang. In einer Studie von Prof. Dr. Georg Hirte wird das Gesamtvolumen auf 77,0 Mrd. €/Jahr beziffert.²⁰ Und darin sind noch nicht einmal die Staukosten inkludiert. Diese würden laut einer Schätzung von INFRAS noch einmal rund 75,6 Mrd. €/Jahr betragen. Ob die Staukosten tatsächlich als externe Kosten zu definieren sind oder ob es sich dabei um verkehrsträger-interne Kosten handelt, steht aktuell noch zur Diskussion.

Ein Teil der externen Kosten des Straßenverkehrs wird bereits mit der Anwendung einiger „Internalisierungsinstrumente“ den Verursachern angelastet, z.B. durch die Energiesteuer auf Kraftstoffe (38,5 Mrd. €/Jahr) und die Kfz-Steuer (8,7 Mrd. €/Jahr). Rechnet man allerdings diese Posten zusammen und addiert zusätzlich noch das jährliche Volumen von Parkgebühren (1,6 Mrd. €/Jahr), so kommt man auf ein Einnahmenvolumen von rund 48,8 Mrd. €/Jahr.²¹ Nun fallen aber natürlich auch noch Wegekosten für den Staat an, also Ausgaben für den Erhalt und die Erneuerung des Straßennetzes. Hier ergeben sich geschätzte Kosten von 31,4 Mrd. €/Jahr. Betrachten wir nun all diese Posten zusammen, so ergibt sich folgendes Bild: Lässt man die Staukosten außen vor, so werden 59,6 Mrd. €/Jahr an Externen Kosten nicht von den Verursachern gezahlt. Rechnet man die Staukosten mit ein, so ergibt sich sogar ein Volumen von 135,2 Mrd. €/Jahr an nicht gedeckten externen Kosten.

Externe Kosten des Straßenverkehrs in Mrd. € (2005)



²⁰ Hirte 2008: Abgaben als Instrumente zur Kostenanlastung von externen Kosten und Wegekosten im Straßenverkehr

²¹ UBA 2010: Pkw-Maut in Deutschland? Eine umwelt- und verkehrspolitische Bewertung

4. FLUGVERKEHR

Eine Studie von INFRAS und des IWW Karlsruhe schätzt die gesamten externen Kosten des Flugverkehrs in Europa auf 22,3 Mrd. bis 91,0 Mrd. € pro Jahr.²² Inbegriffen sind dabei Lärm, Unfälle, Naturschäden, Up- und Downstreamkosten sowie vor allem der Klimawandel. Gerade durch die schwer abschätzbaren Kosten des letzten Punktes ergibt sich diese sehr große Spanne. Dabei liegt dies vor allem an zwei Faktoren, nämlich dem angesetzten Preis pro ausgestoßener Tonne CO₂ sowie dem Radiative Forcing Index (RFI). Dieser besagt, um wie viel höher die Treibhauswirkung von Emissionen in großer Höhe gegenüber denen in Bodennähe ist. Die Schätzungen zur Höhe des RFI gehen weit auseinander. In einer Veröffentlichung des Umweltbundesamtes²³ wird von einem RFI von 2 bis 5 ausgegangen, je nach dem ob und in welcher Höhe man die durch den Flugzeugantrieb ausgelöste Zirruswolkenbildung mit einrechnet. In einer ausführlichen Luftverkehrstudie²⁴ des Wuppertal Instituts wird als Mittelung ein Wert von 2,7 angesetzt. Aus pragmatischen Gründen wird diesem Beispiel hier auch gefolgt, auch wenn die Diskussion zum RFI bzw. zum alternativen Konzept des Emissionsgewichtungsfaktors (EGF) noch im Gange ist. Für die Klimakosten, die pro ausgestoßener Tonne CO₂ entstehen, werden in der oben erwähnten Studie von INFRAS zwei Szenarien berechnet. Zum einen mit einem Preis von 20 € pro Tonne CO₂ und zum anderen mit einem Preis von 140 € pro Tonne CO₂. Das Umweltbundesamt gibt in seiner „Methodenkonvention zur Schätzung externer Umweltkosten“ einen Korridor von 14 bis 280 € pro Tonne CO₂ an.²⁵ Als „best-guess“ wird ein Wert von 70 € pro Tonne CO₂ angegeben. Dieser Wert wird deswegen auch hier verwendet.

In den Nationalen Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen des UBA werden für 2008 Emissionen des internationalen Luftverkehrs in Höhe von 25,78 Mio. t angegeben.²⁶ Um den klimawirksamen Ausstoß zu berechnen, muss nun dieser Wert mit dem RFI, also 2,7 multipliziert werden. Daraus ergeben sich 69,6 Mio. t CO₂. Um die externen Klimakosten des Flugverkehrs zu erhalten, muss nun im letzten Schritt diese Zahl noch mit den externen Kosten einer Tonne CO₂, also mit 70 €, multipliziert werden. Dies ergibt dann eine Summe von 4,87 Mrd. € für das Jahr 2008.

Die weiteren externen Kosten des Luftverkehrs wurden mittels einer groben Abschätzung errechnet, die auf den europäischen Daten der INFRAS-Studie basiert. So wurde der Anteil, den diese Faktoren in der Studie an den gesamten Externen Kosten hatten berechnet und auf Deutschland übertragen. Insgesamt machen in dieser Berechnung die Klimakosten knapp 80% der externen Kosten aus. Es folgen die Luftverschmutzung mit knapp 8%, die Lärmbelastung mit fast 6%, die Up- und Downstreamkosten mit gut 3%, der Natur- und Landschaftsverbrauch mit rund 2% und schließlich die Unfälle mit gut einem Prozent. Diese Methodik liefert nur Näherungswerte, biete aber zumindest Anhaltspunkte.

Insgesamt ergaben sich so Externe Kosten von 6,11 Mrd. € für das Jahr 2008.

Externe Kosten des Flugverkehrs in Mrd. € (2008)



²² INFRAS 2004: Externe Kosten des Verkehrs - Aktualisierungsstudie 2004

²³ UBA 2008: Klimawirksamkeit des Flugverkehrs

²⁴ WI 2007: Luftverkehrsstudie 2007: Im Steigflug in die Katastrophe?

²⁵ UBA 2007: Methodenkonvention zur Schätzung externer Umweltkosten

²⁶ http://www.umweltbundesamt.de/emissionen/archiv/EM_Entwicklung_in_D_Trendtabelle_THG_v2.1_EU-Submission_2010.xls.zip; Tabellenblatt GHG_all_de_äqui

D. Subventionen und Steuervergünstigungen

Subventionen und Steuererleichterungen können sinnvoll sein, um eine Anschubfinanzierung zu leisten und neuen, ökologisch nachhaltigen Technologien zur Markteinführung zu verhelfen. Eine weitere Begründung können soziale Gesichtspunkte sein. Allerdings gibt es zahlreiche Subventionen und Steuererleichterungen, die keinem dieser Gesichtspunkte genügen, zumindest nicht auf den zweiten Blick. Hier stehen vor allem solche im Fokus, die dem Weg zu einer Lösung der Klimakrise sogar diametral entgegenstehen. Diese gilt es abzuschaffen oder zumindest zu senken. Das Volumen der quantifizierbaren umweltschädlichen Subventionen beziffert das Umweltbundesamt für 2008 auf insgesamt 48,3 Mrd. €. ²⁷ Damit sind diese im Vergleich zu 2006 sogar noch einmal um 6 Mrd. € gestiegen. Dabei nimmt das Umweltbundesamt eine Einteilung in vier Kategorien vor. Der Sektor „Energiebereitstellung und -nutzung“ genießt demnach Subventionen in Höhe von 17,7 Mrd. €, der Sektor „Verkehr“ 23,1 Mrd. €, der Sektor „Bau- und Wohnungswesen“ 7,2 Mrd. € und schließlich der Sektor „Landwirtschaft“ 0,3 Mrd. €.

Aufbauend auf diesen Werten werden hier die Subventionen dargestellt. Allerdings wurden einige Ergänzungen vorgenommen. So kommt das FÖS auf Grund eines erweiterten Subventionsbegriffes im Bereich der Atomenergie und der Stein- und Braunkohle auf höhere Werte im Sektor der „Energiebereitstellung und -nutzung“. Ersetzt man die vom UBA angesetzten Subventionen in diesen Bereichen mit den vom FÖS festgestellten, so ergeben sich Gesamtsubventionen in Höhe von 26,6 Mrd. € für den Energiesektor. ²⁸ Im Sektor „Verkehr“ wird zudem bei der Dienst- und Firmenwagenbesteuerung ein höherer Wert angesetzt. Hier ergeben sich deswegen kombiniert insgesamt 25,5 Mrd. €. Wie diese Werte jeweils berechnet wurden, können sie den folgenden Abschnitten entnehmen. Die restlichen Subventionstatbestände sind direkt aus besagter UBA-Studie übernommen. Diese Vorgehensweise bedarf der weiteren Differenzierung; das FÖS strebt eine umfassende Aktualisierung seiner Arbeiten zu ökologisch kontraproduktive Subventionen an. ²⁹

Hier wie in der UBA-Studie werden die Subventionswerte zusammengestellt. Die kurzfristig durch konkrete Reformen zum Subventionsabbau erschließbaren Mehreinnahmen sind erheblich geringer, wie die folgenden Beispiele zeigen: Aus EU-rechtlichen bzw. aus Gründen fairen Wettbewerbs können die Energiesteuerbegünstigungen für Kerosin, Schiffsbetriebsstoffe, Herstellerprivileg und nichtenergetische Verwendung sowie die Mehrwertsteuerbegünstigung der internationalen Personenbeförderung in der Luftfahrt in der Praxis zumindest nicht kurzfristig im nationalen Alleingang abgebaut werden. Die Eigenheimzulage ist schon abgeschafft, d.h. es gibt keine Neufälle der Gewährung. Das vom UBA erfasste Subventionsvolumen sind die Ansprüche der jeweils achtjährigen Förderungen im Rahmen der Eigenheimzulage bis zu ihrer Abschaffung.

Das FÖS plant, ergänzend zu den hier dargestellten Subventionswerten auch ein Konzept und eine Übersicht zu erstellen, mit welchen konkreten kurzfristig und national umsetzbaren Reformvorschlägen die ökologisch kontraproduktiven Subventionen abgebaut werden können und sollten. Das Volumen der tatsächlich erschließbaren Mehreinnahmen wird erheblich geringer sein als der Wert der Subventionen.

Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen in Mrd. € (2008)



²⁷ UBA 2010: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland

²⁸ Von den gesamten im Subventionsbericht 2010 der Bundesregierung erfassten Sonderregelungen für Unternehmen wurde beim UBA nur der Anteil bei der Energiesteuer berücksichtigt, nicht der Anteil bei der Stromsteuer. Steuerbegünstigungen bei der Stromsteuer entfallen zum größten Anteil auf die in der Stromerzeugung genutzten Energieträger Steinkohle, Braunkohle und Atomenergie und sind in der FÖS-Aufstellungen zu den Förderungen für diese Energieträger als Teil der Vergünstigungen im Rahmen der Energiebesteuerung bereits enthalten.

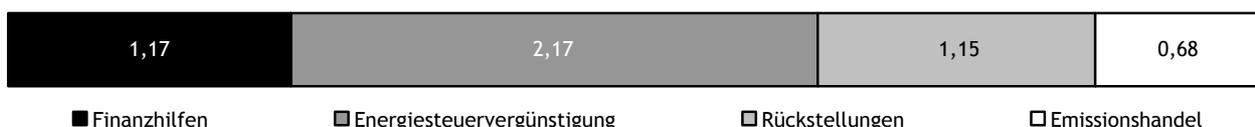
²⁹ Als letzte Gesamtfassung siehe: FÖS/Greenpeace 2008a: Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen des Bundes

1. ATOMENERGIE

In einer vom FÖS erstellten Studie im Auftrag von Greenpeace wurde der Gesamtwert der Subventionen und Steuervergünstigungen der Atomenergie von 1950 bis 2008 untersucht.³⁰ Danach hat die Atomwirtschaft Subventionen und Steuervergünstigungen in Höhe von 131,8 Mrd. € erhalten. Vor dem Hintergrund eines weiter gefassten Subventionsbegriffs sind in dieser Summe neben direkten öffentlichen Finanzhilfen auch Steuervergünstigungen sowie der Förderwert des Europäischen Emissionshandels enthalten. Umgerechnet entspricht dies einer staatlichen Förderung von mindestens 3,1 Ct. pro Kilowattstunde. Um für die heutige Zeit repräsentative Daten zu erhalten, wurde der Durchschnitt für die Jahre 2000 bis 2008 errechnet. Dies ist insofern nötig, da einzelne Ausgabepunkte von Jahr zu Jahr schwanken bzw. teilweise nur kumulierte Angaben über mehrere Jahre vorliegen, vor allem bei den Finanzhilfen. Diese betragen im Durchschnitt 1,17 Mrd. € pro Jahr und beinhalten z.B. Ausgaben für Forschung, Kosten zur Stilllegung ostdeutscher AKW und Kosten aus der Suche und Sanierung von Endlagern.³¹ Ein weiterer wesentlicher Fördertatbestand liegt in den Rückstellungen begründet, die sinnvoller Weise von Kernkraftwerksbetreibern gebildet werden müssen, um für spätere Kosten für Entsorgung und Stilllegung aufkommen zu können. Die deutsche Rückstellungspraxis sorgt allerdings für erhebliche wirtschaftliche Vorteile. Die Rückstellungen führen naturgemäß zunächst zu niedrigeren Ertragssteuern. Da diese Rückstellungen unternehmensintern verwaltet und auch in anderen Geschäftsbereichen verwendet werden können, entsteht hier ein beachtlicher Vorteil. Hinzu kommt der Zinsvorteil aus der Verschiebung von Steuerzahlungen in die Zukunft. Insgesamt schätzen wir diesen Vorteil auf 1,15 Mrd. € pro Jahr. Einen weiteren Vorteil genießt die Atomindustrie dadurch, dass sie bislang keine Steuer auf ihren Energieträger, die Kernbrennstoffe, zahlen muss. Besonders selektiv war dieser Vorteil bis zum 1. August 2006, weil bis dahin andere Energieträger besteuert wurden. Aber auch nach dem Energiesteuergesetz bleibt der Vorteil, wenn auch nicht mehr selektiv, erhalten.³² Im Durchschnitt von 2000 bis 2008 bedeutete dies eine Vergünstigung in Höhe von 2,17 Mrd. € jährlich. Mit der Strompreiserhöhung durch den Emissionshandel besteht zudem seit 2005 ein für den Atomsektor sehr bedeutsamer zusätzlicher Vorteil. Durch die gewählte Durchschnittsmethodik erscheint er noch recht klein mit 0,68 Mrd. Allerdings besteht dieser auch erst seit Mitte 2006 und machte seitdem etwa 2 Mrd. € pro Jahr aus. In Zukunft wird dieser Vorteil weiter stark anwachsen - es sei denn, die Bundesregierung setzt die Pläne einer Brennelementesteuer zur Abschöpfung dieser Windfall Profits um.

Insgesamt ergeben sich so Subventionen und Steuervergünstigungen in Höhe von 5,17 Mrd. € pro Jahr oder umgerechnet 3,6 Ct/kWh. Nach den derzeit geltenden Regelungen beträgt der heute absehbare Förderwert der Atomindustrie in Zukunft noch mindestens 80,2 Mrd. € und damit 6,5 Ct/kWh. Die Bundesregierung hat mit ihrem Plan zur Erhebung einer Kernbrennstoffsteuer einen Schritt in die richtige Richtung vollzogen. Weitere Informationen zur Ausgestaltung einer Atomsteuer finden Sie in III.A.3.

Subventionen und Steuervergünstigungen der Atomindustrie in Mrd. € (Ø 2000-2008)



2. STEIN- UND BRAUNKOHLE

Der Energieträger Kohle genoss und genießt immer noch erhebliche Summen an Subventionen. In welcher Höhe sich diese bewegen, erfasste das FÖS im Auftrag von Greenpeace in einer ausführlichen Studie für den Zeitraum von 1950-2008, sowie für die geplante zukünftige Förderung.³³

³⁰ FÖS/Greenpeace 2009: Staatliche Förderungen der Atomenergie im Zeitraum 1950-2008

³¹ eine genaue Auflistung finden Sie in der oben erwähnten Studie (FÖS/Greenpeace 2009)

³² FÖS/Greenpeace 2009: Staatliche Förderungen der Atomenergie im Zeitraum 1950-2008, Seite 58-59

³³ FÖS/Greenpeace 2010: Staatliche Förderungen der Stein- und Braunkohle im Zeitraum 1950-2008

Für die Steinkohle wurden von 1950-2008 Förderungen in Höhe von insgesamt 295,2 Mrd. € festgestellt. Diese Summe beinhaltet Finanzhilfen (z.B. die Absatzbeihilfen), Steuervergünstigungen (vor allem bei der Energiesteuer sowie den Vergünstigungen bei der Förder- und der Wasserentnahmeabgabe) sowie die seit 2005 auftretenden Vorteile durch die unentgeltliche Zuteilung von Emissionszertifikaten. Im Jahr 2008 teilten sich die Subventionen und Steuerermäßigungen folgendermaßen auf: Die Finanzhilfen betragen rund 2,64 Mrd. €, wobei die Absatzbeihilfen mit 2,44 Mrd. € den mit Abstand größten Teil ausmachten. Diese werden gewährt, damit die in Deutschland geförderte Steinkohle überhaupt konkurrenzfähig ist. Ihr Preis wird dadurch künstlich auf den Weltmarktpreis heruntergedrückt. Die Steuervergünstigungen betragen insgesamt 2,47 Mrd. €. Hier schlägt insbesondere die Energiesteuervergünstigung mit rund 2,27 Mrd. € zu Buche. Schließlich folgen die Vorteile aus den kostenlos zugeteilten Emissionszertifikaten. Diese betragen im Jahr 2008 1,94 Mrd. €. Insgesamt ergeben sich so für die Steinkohle für das Jahr 2008 Förderungen in Höhe von 7,05 Mrd. €. Die staatlichen Leistungen für die Steinkohle haben damit indirekt zu einer Verbilligung des Primärenergieträgers Steinkohle um 1 Ct/kWh (PEV) geführt. Bezogen auf die Bruttostromerzeugung ist der spezifische Förderwert für eine kWh Steinkohle-Strom sogar etwa dreimal so hoch, da rund zwei Drittel der eingesetzten Primärenergie als Umwandlungsverlust verloren gehen. Allein im Rahmen der direkten Finanzhilfen von 2,64 Mrd. € wurde jeder der 30.384 Arbeitsplätze im Steinkohlebergbau in diesem Jahr indirekt mit 86.000 € subventioniert. Zukünftig wird die Steinkohle nach bestehender Regelung noch mit insgesamt mindestens 27,8 Mrd. € gefördert werden.

Subventionen und Steuervergünstigungen der Steinkohle in Mrd. € (2008)



Die Braunkohle wird u.a. von der Bundesregierung und der Braunkohlewirtschaft als subventionsfreier Energieträger bezeichnet. Allerdings trifft dies nur für einen sehr eng gefassten Subventionsbegriff zu. Betrachtet man neben direkten Finanzhilfen auch Steuervergünstigungen und weitere begünstigende Regelungen wie den Förderwert des Emissionshandels, so kommen erhebliche Beträge zusammen. Für den gesamten Zeitraum von 1950-2008 wurden staatliche Förderungen für die Braunkohle von insgesamt 56,9 Mrd. € gewährt. Für 2008 allein sind neben den tatsächlich fast vernachlässigbaren Finanzhilfen durch CCS-Forschungsprojekte in Höhe von 0,01 Mrd. € Steuervergünstigungen in Höhe von 1,82 Mrd. € zu verzeichnen, wobei wiederum die Energiesteuerbegünstigung in Höhe von 1,60 Mrd. € den Hauptteil ausmachte. Hinzu kommen die Vorteile aus dem Emissionshandel mit 1,18 Mrd. €. Insgesamt entspricht dies einer Gesamtförderung von 3 Mrd. €.

Subventionen und Steuervergünstigungen der Braunkohle in Mrd. € (2008)



3. STRAßENVERKEHR

Beim Thema der Subventionierung des Straßenverkehrs beherrschte ein wohlbekanntes Beispiel die Schlagzeilen im Jahr 2009: Die Abwrackprämie. Allein sie hatte ein Volumen von 5,0 Mrd. €.

Weitere, dauerhafte Subventionen und Steuererleichterungen haben jedoch einen insgesamt noch deutlich höheren Förderwert. Dazu gehört die Energiesteuervergünstigung von Dieseldieselkraftstoff, die laut UBA mit rund 6,6 Mrd. €/Jahr zu Buche schlägt. Denn bisher muss man für einen Liter Diesel rund 18 Ct. weniger an Steuern zahlen als auf Benzin. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass Dieselfahrzeuge eine höhere Kfz-Steuer zahlen und dass es eine LKW-Maut gibt. Eine Angleichung des Dieseldieselsatzes sollte daher nur für den Pkw-Verkehr erfolgen und müsste mit einer Angleichung der Kfz-Steuersätze verbunden werden.

Aus beiden Gründen ist der genannte Bruttowert der Energiesteuervergünstigung von Dieselmotorkraftstoff nicht mit den tatsächlich mobilisierbaren Mehreinnahmen gleichsetzbar.

Ein weiteres prominentes Beispiel ist die Entfernungspauschale, die sich laut UBA 2010 auf Subventionen von etwa 4,3 Mrd. €/Jahr beziffern lässt. Diese Summe ergibt sich daraus, dass jeder Kilometer Arbeitsweg mit 30 Ct/km abzugsfähig ist und so zu Steuermindereinnahmen führt.

Ein weiterer großer Posten ist die Dienst- und Firmenwagenbesteuerung. Insgesamt ist der Staat mit etwa 9 Mrd. € an der Finanzierung der Firmenwagen beteiligt.³⁴ Allerdings ist nicht die komplette Summe als Subvention zu werten, da grundsätzlich eine Abzugsfähigkeit betrieblich notwendiger Ausgaben besteht. Nur den derzeit abzugsfähigen Teil von teuren und CO₂-intensiven Firmenwagen, der einen privaten Vorteil (Luxus, Status) darstellt, stufen wir als Subvention ein. Hinzu kommt der gemessen am tatsächlichen Wert zu geringe Besteuerung des geldwerten Vorteils von Dienstwagen. Deswegen wird hier die Zahl der möglichen zusätzlichen Steuereinnahmen, die durch die von uns in Kapitel III.A.1 vorgeschlagene Dienst- und Firmenwagenreform entstünden, herangezogen. Durch diese Reform würde der besonders umweltschädliche Teil der Förderung sowohl bei der Absetzbarkeit der Kosten von Firmenwagen als Betriebskosten als auch bei der Besteuerung des geldwerten Vorteils abgebaut. Dieser beträgt 2,9 Mrd. € im Jahr. Weitere Informationen zum Abbau der anderen beiden dauerhaften Subventionen finden Sie in Kapitel III.C.

Insgesamt ergibt dies für 2009 ein Subventionsvolumen von 18,9 Mrd. € für den Straßenverkehr. Lässt man die Abwrackprämie für zukünftige Jahre außen vor, bleiben immer noch 13,9 Mrd. €/Jahr.

Subventionen und Steuervergünstigungen des Straßenverkehrs in Mrd. € (2008)



■ Energiesteuerverg. für Diesel ■ Entfernungspauschale ■ Dienst- und Firmenwagenbesteuerung □ Abwrackprämie*
*in 2009

4. FLUGVERKEHR

Der Flugverkehr genießt enorme Subventionen und Steuervergünstigungen. Dabei gibt es hier zwei Hauptbestandteile: Zum einen die Mehrwertsteuerbefreiung gewerblicher, grenzüberschreitender Flüge – allein hier berechnet das UBA ein Volumen von rund 4,2 Mrd. €/Jahr³⁵ – und zum anderen die Mineralölsteuerbefreiung des Kerosins. Hier entgehen dem Staat laut UBA jedes Jahr rund 7,2 Mrd. € an Steuereinnahmen.³⁶ Diese ergeben sich daraus, dass Kerosin nicht wie z.B. Benzin mit 65,45 Ct/l besteuert wird, sondern, abgesehen vom quantitativ unbedeutenden privaten Luftverkehr, unbesteuert bleibt. Zusammengerechnet ergibt sich also ein Subventionsvolumen von 11,5 Mrd. €/Jahr. Weitere Informationen und wie über eine Ticket-Abgabe ein Teil dieser Vergünstigungen wieder abgeschöpft werden könnte finden Sie in Kapitel III.A.2.

Subventionen und Steuervergünstigungen des Luftverkehrs in Mrd. € (2008)



■ Energiesteuerbefreiung des Kerosins ■ Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge

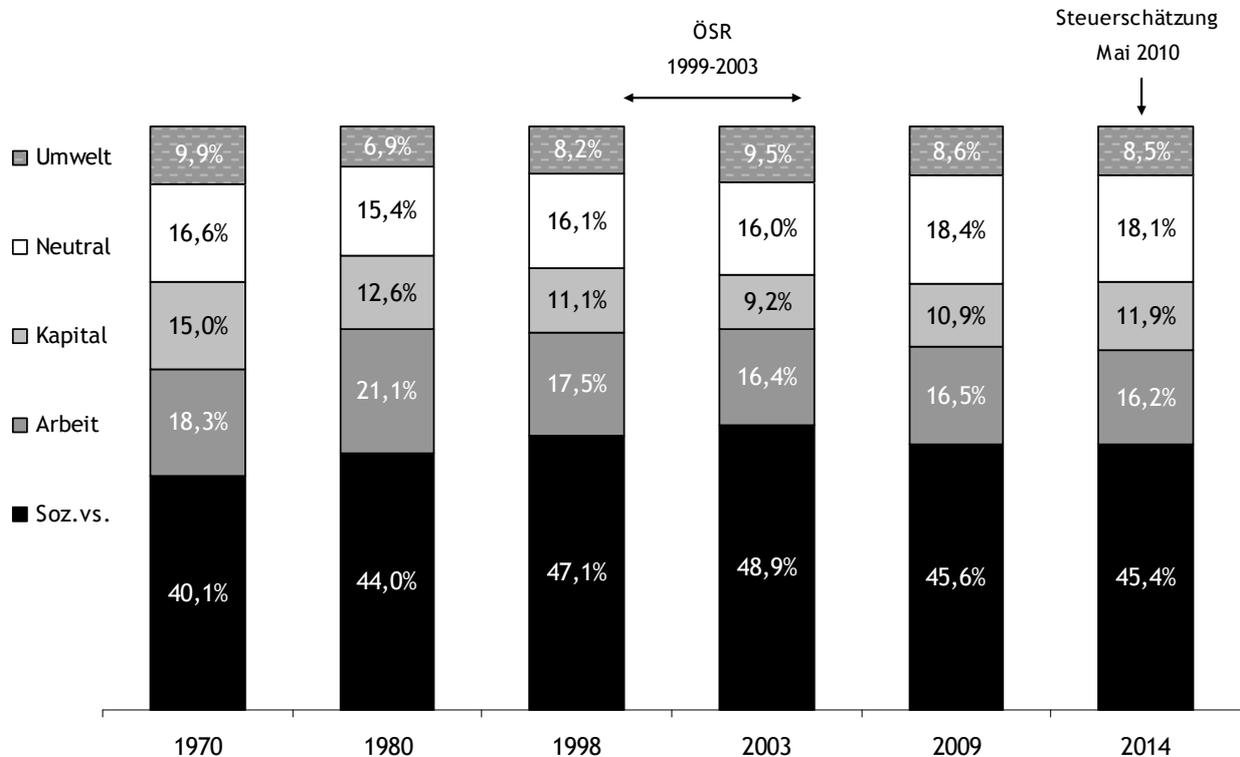
³⁴ FÖS/Greenpeace 2008b: Firmen- und Dienstwagenbesteuerung modernisieren- Für Klimaschutz und mehr Gerechtigkeit

³⁵ UBA 2010: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland

³⁶ UBA 2010: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland

E. Die Steuerstruktur in Deutschland

Abb. 6 Steuerstruktur in Deutschland (weite Definition)³⁷



Die Analyse der Steuerstruktur in Deutschland seit 1970 zeigt, dass der Anteil der Umweltsteuern am gesamten Aufkommen von Steuern und Abgaben in Deutschland sogar in der weiten Definition nie die 10% Marke überschritten hat.³⁸ Den höchsten Anteil hatten Umweltsteuern im Jahr 1970 mit 9,9%. Allerdings fiel der Anteil über die Zeit. Dies hat hauptsächlich zwei Gründe. So sorgt die Ausgestaltung als Mengensteuer (z.B. bei der Energiebesteuerung die Besteuerung pro Liter bzw. kWh) dafür, dass durch die Inflation die reale Steuerlast abnimmt. So müssten beispielsweise die Kraftstoffsteuern heute um 8,1 Ct/l höher liegen als 2003, allein um sie real konstant zu halten und damit die Inflation seitdem auszugleichen. Der zweite Grund liegt in expliziten Erhöhungen anderer Steuern, insbesondere der Einkommen- und der Mehrwertsteuer. So fiel der Anteil der Umweltsteuern auf 6,9% im Jahr 1980. Durch die Erhöhungen der Mineralölsteuer unter den CDU-geführten Regierungen lag der Anteil 1998 bei 8,2%. Die von der rot-grünen Bundesregierung umgesetzte ökologische Steuerreform 1999-2003 sorgte dann dafür, dass der Anteil der Umweltsteuern wieder auf 9,5% stieg. Mit den Einnahmen konnten zudem um 1,7 Prozentpunkte geringere Rentenversicherungsbeiträge erreicht werden. Seitdem sorgen allerdings die oben beschriebenen Effekte dafür, dass der Umweltsteueranteil am Gesamtaufkommen wieder sinkt. 2009 betrug er nur noch 8,6%.

Aktuell hat die Bundesregierung in ihrem Sparpaket begrüßenswerterweise auch vier ökofiskalische Maßnahmen vorgesehen. Die Abschaffung von Energiesteuervergünstigungen, die ökologische Luftverkehrsab-

³⁷ BMF 2010a: u.a. Ergebnis der 136. Sitzung des Arbeitskreises "Steuerschätzungen"; Eigene Berechnung/Darstellung

³⁸ Die enge Definition von Umweltsteuern - wie sie u.a. auch OECD und Statistisches Bundesamt verwenden - umfasst die Energie-, die Strom- und die Kfz-Steuer. In der weiten Definition sind zusätzlich weitere umwelt- bzw. lenkungsorientierte Steuern, Abgaben und Gebühren enthalten, so z.B. die Alkoholsteuern, die Tabaksteuer, die LKW-Maut, die Versteigerungseinnahmen aus dem Emissionshandel sowie die Abgaben und Gebühren im Wasser- und Abfallbereich. Eine ausführliche Übersicht der Steuerstruktur finden Sie im Anhang C.

gabe und der steuerliche Ausgleich der Kernenergiewirtschaft haben laut Sparpaket 2014 ein Gesamtvolumen von 4,8 Mrd. €, hinzu kommt die geplante Ausweitung der LKW-Maut. Allerdings ist dieses Volumen zu gering. Es bewirkt lediglich, dass der Umweltsteueranteil bis 2014 nicht auf 8,1%, sondern „nur“ auf 8,5% fällt. Obwohl diese Reformen noch nicht beschlossen sind und innerhalb der Bundesregierung kontrovers diskutiert werden, berücksichtigen wir sie in der Prognose für 2014.

Deutlich zu erkennen ist auch, dass die Hauptbelastung bislang auf dem Faktor Arbeit (Arbeitnehmeranteil an der Einkommensteuer sowie Sozialversicherungsbeiträge) liegt. 2009 betrug dessen Anteil 62,1% und lag somit im Vergleich zu 1970 3,7 Prozentpunkte höher. Die Maßnahmen des Sparpakets haben keine wesentlichen Auswirkungen auf diesen Anteil, da sie im sozialen Bereich nur die Ausgaben betreffen, und nicht die Einnahmenseite. Für 2014 ist ein Fallen des Anteils auf 61,6% prognostiziert. Dies liegt maßgeblich daran, dass ein Anstieg der Steuerbelastung auf den Faktor Kapital erwartet wird. Die Überlegungen der Bundesregierung zur Anhebung der Krankenversicherungsbeiträge sind hierin noch nicht berücksichtigt und könnten gegenläufig zu einem erneuten Anstieg der Belastung des Faktors Arbeit führen.

Der Faktor Kapital trug 1970 noch mit 15% zum Steueraufkommen bei. 2009 lag er nur noch bei 10,9%, zum Teil auch bedingt durch die Finanzkrise. Für 2014 wird allerdings eine Erhöhung um einen Prozentpunkt auf 11,9% prognostiziert. Dies liegt hauptsächlich an dem vom Arbeitskreis Steuerschätzung erwarteten Anziehen der Gewerbe- und Körperschaftsteuer. Zudem ist hier auch die Maßnahme des Sparpakets zur Beteiligung des Bankensektors an den Kosten der Finanzmarktkrise mit 2,0 Mrd. € eingerechnet.

Unter die faktorneutralen Steuern fällt insbesondere die Mehrwertsteuer. Durch die Mehrwertsteuererhöhung auf 19% im Jahr 2007 stieg deren Anteil am Gesamtaufkommen der Steuern und Abgaben von 16,0% (2003) auf 18,4% (2009). Für 2014 wird eine Reduktion des Anteils auf 18,1% prognostiziert, wieder bedingt durch das Anziehen der Steuern auf den Faktor Kapital.

So bleibt festzuhalten, dass durch das Sparpaket kaum nennenswerte Verschiebungen in der Steuerstruktur ausgelöst werden. Es sind deutlich ambitioniertere Vorhaben nötig, um eine echte Umverteilung auf den Faktor Umwelt zu erreichen, so wie wir es für nötig halten.

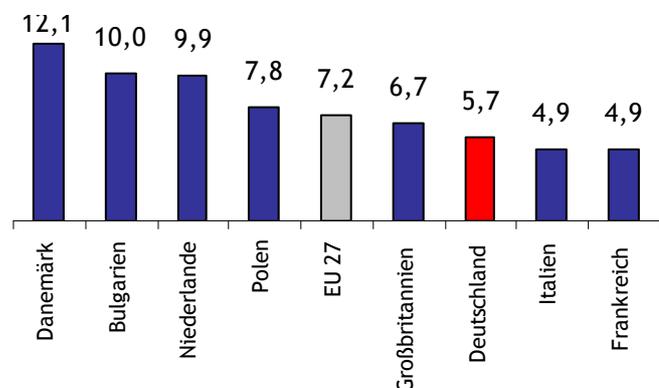
Insgesamt scheint es bei etwa 3,2 Millionen Arbeitslosen und 830.000 Kurzarbeitern fast absurd, den Faktor Arbeit derart hoch, die anderen Faktoren Kapital und Umwelt hingegen so niedrig zu besteuern. Der Grundsatz sollte vielmehr lauten: „Tax bads not goods“. Auch die OECD empfiehlt Deutschland in ihrem Wirtschaftsbericht Deutschland 2010 eine Anhebung der Umweltsteuern.³⁹

Das Gesamtkonzept des FÖS für eine umfassende ökologisch-soziale Finanzreform können Sie in Kapitel III nachlesen. Dessen Auswirkungen auf die Steuerstruktur finden Sie in der Zusammenfassung in Kapitel IV.

Umweltsteuern in Europa

Wie man in Abb.7 deutlich sieht, ist Deutschland bei den Umweltsteuern (hier in der engen Definition, bei der als Umweltsteuern nur Energiebesteuerung und Kfz-Steuer berücksichtigt werden) auch keineswegs Vorreiter in Sachen Klima- und Ressourcenschutz.⁴⁰ Vielmehr liegt Deutschland sogar 1,5 Prozentpunkte unter dem arithmetischen Durchschnitt der EU-Mitgliedsländer. Besonders in Dänemark ist der Anteil der Umweltsteuern am Steueraufkommen bedeutend höher. Mit 12,1% ist er mehr als doppelt so hoch wie in Deutschland. Dabei ist leider der EU insgesamt ein fallender Anteil an Umweltsteuern in den letzten Jahren zu attestieren. So

Abb. 7 Anteil des Faktors Umwelt am Steueraufkommen in % (2007)⁴⁰



³⁹ OECD 2010: Wirtschaftsbericht Deutschland 2010

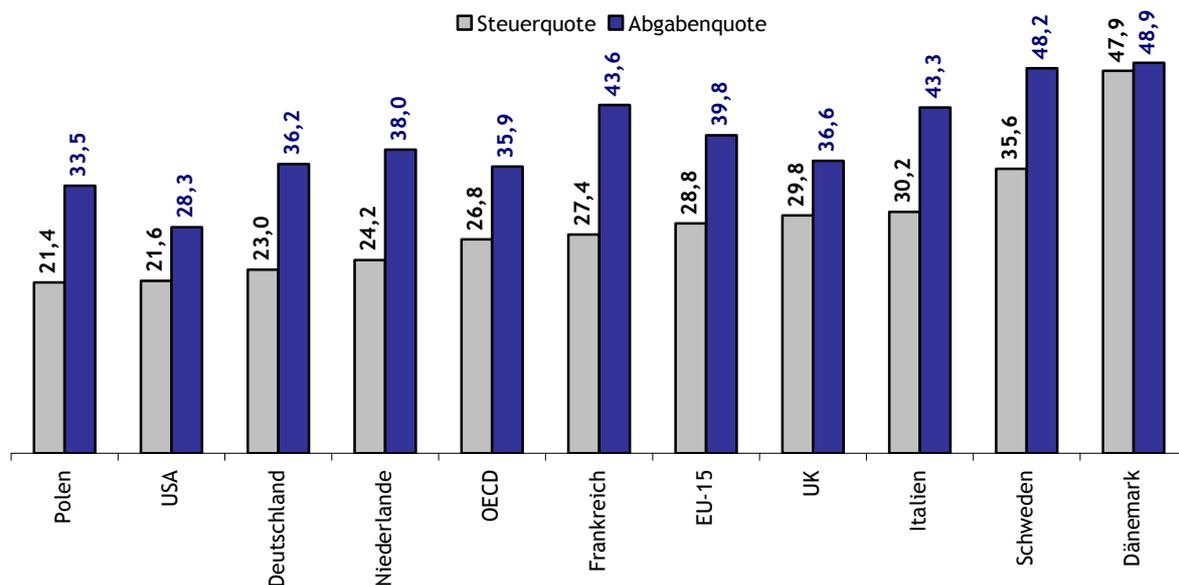
⁴⁰ EU 2009: Taxation Trends in the European Union

fiel dieser von 8,1% im Jahr 1999 auf nur noch 7,2% im Jahr 2007. Diesen Trend gilt es – möglichst EU-weit – umzukehren, um zu einer nachhaltigeren, ressourcenschonenderen Wirtschaftsweise finden zu können.

Steuer- und Abgabenquote

Auch das Verhältnis der Steuer- und Abgabenquote in Deutschland insgesamt birgt einige Probleme. Mit der Ökosteuer gelang es zwar die Rentenversicherungsbeiträge um 1,7% niedriger zu halten, als dies ohne diese Einnahmen der Fall gewesen wäre. Trotzdem sind vor allem die relativ hohen Sozialversicherungsbeiträge ein Problem für den Arbeitsmarkt in Deutschland. Das heißt allerdings keineswegs, dass man die Leistungen des Sozialstaates kürzen sollte. Vielmehr heißt es, dass die Sozialsysteme stärker über Steuern finanziert werden sollten.

Abb. 8 Steuer- und Abgabenquoten in % des BIP (2007)⁴¹



Denn ein Blick auf die Steuer- und Abgabenquoten der OECD Staaten zeigt (Abb.8), dass Deutschland zwar eine knapp überdurchschnittliche Abgabenquote (36,2%) aufweist, dies aber vor allem an den vergleichsweise hohen Sozialabgaben liegt. Deutschland befindet sich mit 23,0% im hinteren Drittel (31 Mitglieder zum Zeitpunkt der Erhebung) im Ranking der Steuerquoten. Wir liegen deutlich unter dem OECD-Durchschnitt von 26,8%. Der EU-15 Schnitt liegt sogar bei 28,8%, also 5,8 Prozentpunkte höher als der deutsche. Betrachtet man hingegen die Sozialbeiträge allein, so betragen diese bei uns 13,2%. Der Schnitt der OECD-Länder lag hingegen bei nur 9,1%.

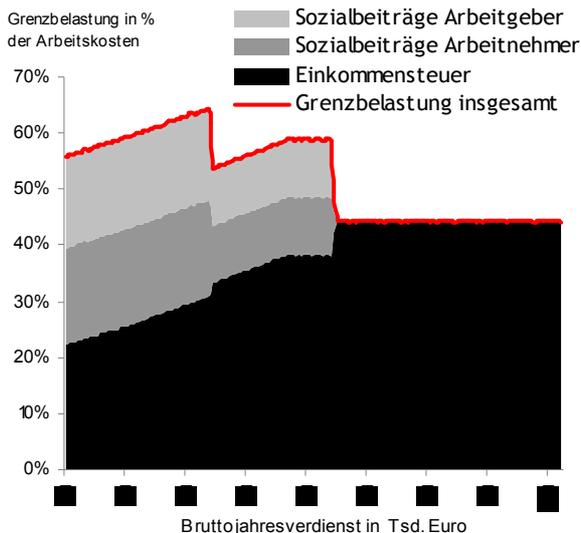
Warum aber ist diese Unterscheidung überhaupt wichtig? Entscheidend sind die Belastungswirkungen. Die Steuern auf Einkommen, welche über 40% des gesamten Steueraufkommens ausmachen, werden überwiegend von Besserverdienenden gezahlt. Deswegen bedeutet eine hohe (Einkommen-)Steuerquote vor allem eine progressive Belastung. Dahingegen belasten Sozialbeiträge vor allem niedrige und mittlere Einkommen, da sie hier einen größeren Anteil ausmachen als bei hohen Einkommen. Denn die Beitragsbemessungsgrenzen führen dazu, dass zusätzliche Einkommen ab einer gewissen Höhe unbelastet bleiben. Dies sorgt dafür, dass die Abgabenlast für einen zusätzlich gezahlten Euro Arbeitslohn, also die Grenzbelastung, eine sägezahnartige Struktur aufweist (Abb.9)⁴². Diese ergibt sich zum einen aus dem Einkommensteuertarif, der fünf Tarifzonen besitzt. Bis etwa 8.000 € ist keine Einkommensteuer zu entrichten (Nullzone). In

⁴¹ BMF 2009c: Struktur und Verteilung der Steuereinnahmen

⁴² Quelle: OECD 2010; URL: http://www.oecd.org/document/23/0,3343,de_34968570_35008930_45169047_1_1_1_1,00.html

den folgenden beiden Progressionsstufen steigt der Grenzsteuersatz kontinuierlich, allerdings nicht konstant (da die erste Stufe schneller ansteigt), von 14% auf 42%. Diese 42% sind ab einem Einkommen von knapp 53.000 € zu zahlen (Proportionalzone). Die so genannte „Reichensteuer“ wurde als zweite Proportionalzone im Jahr 2007 eingeführt. Über einem Einkommen von etwa 250.000 € wird für jeden zusätzlichen Euro eine Steuer in Höhe von 45% fällig. Der Einkommensteuertarif ist also auch bei Betrachtung des Grenzsteuersatzes zumindest niemals abnehmend.

Abb. 9 Abgabenlast für jeden zusätzlich gezahlten Euro Arbeitslohn (Single, keine Kinder, 2009)⁴²



Anders bei den Sozialversicherungsbeiträgen. Hier machen die Rentenversicherungsbeiträge, mit knapp 20% des Bruttolohns, und die Krankenversicherungsbeiträge, mit etwa 15%, den größten Anteil aus.⁴³ Dabei sorgen die Beitragsbemessungsgrenzen dafür, dass Einkommen ab einer gewissen Höhe unbelastet bleiben. Die genauen Grenzen werden jährlich angepasst. Bei den Krankenversicherungsbeiträgen liegt die Grenze bei einem jährlichen Bruttoverdienst von etwa 45.000 € (3.750 € monatlich). Bei der Rentenversicherung ist die Grenze unterschiedlich in West- und Ostdeutschland. Im Osten liegt sie bei etwa 56.000 € (4.700 € monatlich), im Westen bei etwa 66.000 € (5.500 € monatlich). Dies sorgt dafür, dass bei einer Lohnsteigerung um 100 € von 40.000 € auf 40.100 € etwa 65 € davon direkt als Abgaben abgeführt werden müssen. Ist die Lohnsteigerung hingegen im selben Umfang, aber beispielsweise von 80.000 € auf 80.100 €, so müssen nur etwa 44 € davon abgegeben werden. Es ist also deutlich zu erkennen, dass hier vor allem im mittleren Einkommenssegment deutlich höhere Grenzbelastungen auftreten als im hohen Einkommenssegment.

Ein auf soziale Gerechtigkeit ausgerichtetes Konzept sollte also tendentiell eher die Sozialversicherungsbeiträge senken und eine Verschiebung auf die (Einkommen-) Steuern vornehmen. Die Bundesregierung hat nun allerdings genau konträr gehandelt und mit der Anhebung der Krankenversicherungsbeiträge von 14,9 auf 15,5% und der Freigabe der Zusatzbeiträge, sowie deren Abkehr von einer Einkommensabhängigkeit hin zu festen Prämien, vor allem niedrige und mittlere Einkommen stärker belastet.⁴⁴ Zwar wird von der Prämie, falls sie 2% des Bruttoeinkommens übersteigt, der überschüssige Betrag durch Steuermittel finanziert, nichtsdestotrotz entspricht dies einer potentiellen Verdopplung, da bisher nur maximal 1% erlaubt waren. Eine sozial ausgewogene Reform lässt sich also nicht erkennen. Würden außerdem die Pläne von Teilen der FDP zur Senkung der Einkommensteuer umgesetzt, so würden Reichere noch stärker entlastet und es wären voraussichtlich weitere Einsparungen im sozialen Bereich zu erwarten.

⁴³ URL: http://www.steuertliches-info-center.de/de/003_menu_links/002_ISt/003_BestPers/029_Steuertarif/index.php

⁴⁴ URL: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/0,1518,705010,00.html>

F. Exkurs: Die Lenkungswirkung der Ökologischen Steuerreform am Beispiel des Straßenverkehrs

a) Hintergrund: Die Ökologische Steuerreform

Das Gesetz zum Einstieg in die ökologische Steuerreform (kurz ÖSR) trat am 1. April 1999 in Kraft. Im Rahmen dieser Reform wurde eine Stromsteuer eingeführt und die Energiesteuersätze für Kraftstoffe, Gas und Heizöl angehoben. Vor allem im Verkehrssektor, genauer noch im Straßenverkehr, wurden die Preisimpulse der Ökosteuer sichtbar. Zusätzlich zu der schon bestehenden Mineralölsteuer wurden Diesel- und Benzinkraftstoffe ab 1999 bis 2003 in jährlichen Schritten mit einem steigenden Ökosteuersatz belegt, um die tatsächlichen Kosten des Autoverkehrs besser in den Preisen abzubilden und Anreize für verbrauchsärmere Fahrzeuge und ein ökologischeres Mobilitätsverhalten zu geben.

Ein weiteres Ziel dieser Steuererhöhung lag in der Reduzierung bzw. Stabilisierung der Rentenversicherungsbeiträge.⁴⁵ Das steuerliche Mehraufkommen wird für die Senkung der Sozialversicherungsbeiträge verwendet, so dass die ÖSR die Steuerlast „aufkommensneutral“ vom Faktor Arbeit auf den Faktor Umwelt verlagerte und positive Beschäftigungseffekte bewirkte.

Entgegen vieler Meinungen ist die Ökosteuer nicht allein dafür verantwortlich, dass die Kraftstoffpreise stetig steigen. Weitere Faktoren wie Wechselkurs- und Weltmarktpreisschwankungen sind hier wesentlicher. Seit 2003 ist die Höhe der Ökosteuer gleich geblieben. So wird seit 2003 ein Liter Kraftstoff mit etwa 15 Ct. zusätzlich belegt. In der gleichen Größenordnung schwanken die Preise derzeit allein durch die Spekulation an den Börsen.⁴⁶

Die relativen Kraftstoffpreise im Bezug auf das Einkommen haben in den vergangenen Jahrzehnten durch Inflationsabwertung der Mineralölsteuer und gestiegene Einkommen deutlich abgenommen. Musste man 1960 noch ungefähr 14 Minuten für einen Liter Normalbenzin arbeiten, so hat sich die Arbeitszeit bis zum Jahr 2004 auf lediglich 4,2 Minuten reduziert.⁴⁷ Würde man nur die Inflationseffekte seit 2003 ausgleichen, dann müsste die Steuer auf Benzin bereits um ca. 8,1 Ct. höher liegen.⁴⁸

b) Ökologische Lenkungswirkung

Der durch die Mineralölsteuererhöhung bezweckte Lenkungseffekt wird häufig hinterfragt. Dabei wird meist die Lenkungswirkung der Ökologischen Steuerreform ausschließlich anhand der Veränderungen beim Straßenverkehr betrachtet. Wir konzentrieren uns im vorliegenden Papier daher auch auf diesen Bereich. Es sollte dabei jedoch nicht vergessen werden, dass die Ökosteuer auch in weiteren Sektoren die Anreize für mehr Energieeffizienz verbessert hat, etwa im Bereich Strom und Heizenergie.

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung hat Anfang 2010 in seinem Wochenbericht die Lenkungswirkung der Ökosteuer im Straßenverkehr anhand der Fahrleistung (km) der privaten Haushalte untersucht. Die Reduktion der Fahrleistung sei „eine der zentralen Handlungsalternativen eines Haushalts, um seinen Kraftstoffverbrauch zu verringern“.⁴⁹ Das DIW stellte heraus, dass die steigenden Kosten, u.a. infolge der Ökosteuer, sich mindernd auf die gefahrenen Kilometer auswirkten. Durch eine Zusammenstellung mehrerer Studien stellte das DIW weiterhin fest, dass eine zehnpromtente Erhöhung der Kosten demzufolge zu einer zweipromtente Reduktion der Fahrleistung führe. Dabei haben jedoch nach Aussage des DIW andere

⁴⁵ 90% der jährlichen Ökosteuereinnahmen von etwa 18 Milliarden Euro werden zu der Verringerung der Rentenversicherungsbeiträge verwendet.

⁴⁶ Vgl. Bukold, S. (2010): Überhöhte Spritpreise durch Spekulation an den Rohölmärkten, Studie im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen, S. 2.

⁴⁷ Vgl. Aral Aktiengesellschaft (Aral): Preis-Datenbank; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) (2007): VERKEHR UND UMWELT - Herausforderungen, S. 25.

⁴⁸ Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) (2010): Höhere Benzinpreise sind fair, Pressemitteilung vom 23.03.2010, URL: <http://www.foes.de/pdf/2010-03%20Benzinpreisdebatte.pdf>, S. 1.

⁴⁹ Cludius, J./Steiner, V. (2010): Ökosteuer hat zu geringerer Umweltbelastung des Verkehrs beigetragen, in: DIW Wochenbericht Nr. 13-14/2010, S. 5.

Faktoren, wie etwa Einkommensänderungen, weitaus größeren Einfluss auf das Fahrverhalten der Haushalte. Steigt das Haushaltseinkommen um zehn Prozent, so steigen die gefahrenen Kilometer um vier Prozent. Das DIW stellt hierbei eine Lenkungswirkung der Ökosteuer mit nur geringem Ausmaß fest, da sie den durch Einkommenszuwachs steigenden Fahrkilometern entgegen wirken musste.

Folgende Indikatoren müssten jedoch bei einer umfassenden Betrachtung zusätzlich in die Bewertung einer ökologischen Lenkungswirkung im Straßenverkehr mit einfließen:

- Entwicklung des Kraftstoffverbrauch
- und der CO₂-Emissionen im Straßenverkehr, sowie
- Veränderung von Kaufentscheidungen beim Automobilkauf

Kraftstoffverbrauch

Der Kraftstoffverbrauch ist in Deutschland insgesamt rückläufig. Dies gilt sowohl für den spezifischen Verbrauch neu zugelassener Pkw, als auch für den gesamten deutschen Kraftstoffverbrauch.

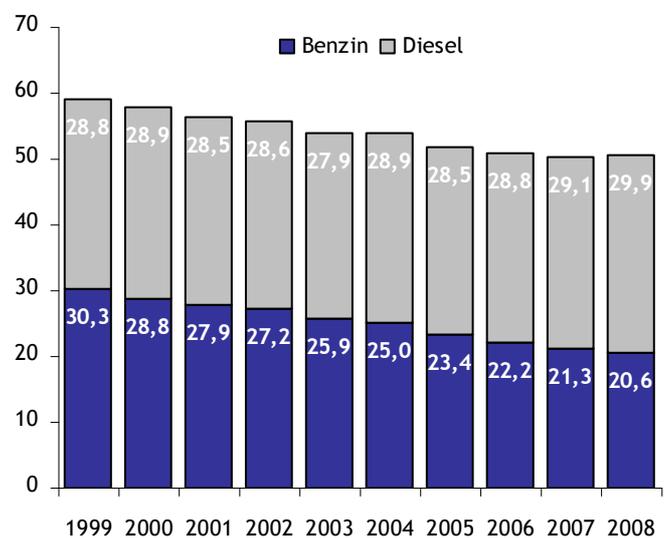
Der gesamte Inlandsverbrauch von Mineralöl ist seit 1950 (von den beiden Ölpreisschocks abgesehen) kontinuierlich gewachsen. **Erst im Jahr der Ökosteureinführung 1999 fand eine Trendwende statt und der Mineralölverbrauch nahm seitdem ab.** Von einem Inlandsabsatz in Höhe von 128,17 Mio. t im Jahr 1999 sank er auf 114,04 Mio. t im Jahr 2008. Auch der Mineralölverbrauch des Straßenverkehrs hat seitdem insgesamt abgenommen.

Der Absatz von Benzin sank in diesen Jahren um fast ein Drittel von 30,25 Mio. t. auf 20,56 Mio. t. Dies verdeutlicht, dass eine reine Betrachtung der Fahrleistung zu kurz springt. Der Dieselverbrauch hat hingegen von ursprünglichen 28,77 Mio. t auf 29,9 Mio. t zugenommen.⁵⁰ Da der Pkw-Bestand zahlenmäßig weiter zunimmt⁵¹ und auch die gefahrenen Kilometer stetig ansteigen, drückt die Verringerung des Kraftstoffverbrauchs den Trend hin zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen aus. **So ist mit Einführung der Ökosteuer ein Wechsel zu einem insgesamt sinkenden Mineralölverbrauch zu verzeichnen.**

CO₂-Emissionen

Der erwähnte Rückgang des Kraftstoffverbrauchs brachte ebenfalls eine **Reduktion der CO₂-Emissionen mit sich, sowohl fuhrparkspezifisch als auch insgesamt.** Seit 1998 sinkt der Energieverbrauch neu zugelassener Pkw. So lagen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen 1998 bei Benzinern bei rund 190g/km und bei Dieselfahrzeugen bei rund 178g/km. Ständig sinkende Emissionen führten 2008 zu Werten von 163,7 g CO₂/km bei Benzinern und 164,9 g CO₂ bei Dieselnwagen. Allerdings sind diese Werte noch weit entfernt von der Selbstverpflichtung der Automobilindustrie, durch welche die CO₂-Emissionen der PKW bis zum Jahr 2008 auf 140 g CO₂/km gesenkt werden sollten und dem für 2012 im integrierten Energie- und Klimaprogramm (IEKP) gesetztem Ziel der Bundesregierung von 130 g CO₂/km.

Abb. 10 Mineralölverbrauch 1999-2008 in Mio. t



⁵⁰ Vgl. Mineralölwirtschaftsverband e.V. (MWV) (2009): Jahresbericht Mineralöl-Zahlen 2008, S. 51.

⁵¹ Vgl. Kalinowska, D./ Kuhfeld, H./ Kunert, U. (2006), S. 454; DESTATIS (2009a), S. 420.

Analog dazu sind auch die absoluten CO₂ Emissionen des Straßenverkehrs seit der ÖSR gesunken. Betrugten sie 1998 noch 169 Mio. t, lagen sie im Jahr 2007 bei 144 Mio. t.⁵² Trotz dieses deutlichen Rückgangs müssen zusätzliche politische Maßnahmen ergriffen werden, wenn die im Rahmen des IEKP angestrebte Minderung der CO₂-Emissionen um weitere 40 Mio. t erreicht werden soll.⁵³

Kaufentscheidung

Ein steigender Fahrzeugbestand, steigende gefahrene Kilometer pro Person in Verbindung mit einem gesunkenen Kraftstoff- und Energieverbrauch (sowohl im Ganzen als auch fahrzeugspezifisch) deuten auf eine Veränderung der Kaufentscheidung zu spritsparenden Autos hin. So belegen aktuelle Befragungen, dass **Wirtschaftlichkeit, Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen** die wichtigsten Kriterien beim Autokauf sind.⁵⁴ Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass vor allem die laufenden Kosten die Kaufentscheidung beeinflussen. Die Preiserhöhungen im Kraftstoffbereich scheinen daher **einen Wechsel zu spritsparenden Autos zu bewirken**.

c) Folgerungen aus den bisherigen Wirkungen der ÖSR

Zusammenfassend können folgende Ergebnisse der Auswirkungen von steigenden Kraftstoffpreisen - die teilweise von der Anhebung der Ökosteuer, teilweise durch Rohölpreisanstieg verursacht wurden - im Straßenverkehr festgehalten werden:

- Obwohl sich die gefahrenen Kilometer pro privaten Haushalt lediglich leicht reduziert haben, bestand die Lenkungswirkung des Kraftstoffpreisanstiegs trotzdem, allein schon weil ohne eine ÖSR steigende Einkommen zu einer deutlichen Zunahme der Fahrleistung geführt hätten.
- Die Ökosteuer hat im Straßenverkehrssektor trotz (aufgrund einer höheren Anzahl privater Haushalte) steigender Kilometerzahlen insgesamt zu niedrigerem Kraftstoff- sowie Energieverbrauch, insbesondere zu einer Veränderung der Kaufentscheidung geführt.
- Selbst wenn die Ökosteuer nicht zu den dargestellten Veränderungen im Straßenverkehr beigetragen hätte, hätte sie trotzdem positive Beschäftigungseffekte aufgrund der Verbilligung des Faktors Arbeit erreicht.

Aus diesem knappen Überblick über die Wirkung der Ökosteuer auf den Straßenverkehr lassen sich somit folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Wenn bei steigenden Einkommen die Anzahl der zurückgelegten Kilometer steigt, muss die Ökosteuer stärker angehoben werden. Nach den DIW-Ergebnissen müsste die Ökosteuer doppelt so stark steigen wie die Einkommen steigen.
- Aufgrund der Gestaltung der Ökosteuer als eine Mengensteuer und der dadurch hervorgerufenen Abwertung ist es notwendig, den Ökosteuersatz entsprechend der Inflation stetig zu erhöhen, um die Lenkungswirkung zu erhalten.
- Abgesehen von der inflationsbedingt notwendigen Erhöhung der Ökosteuer ist eine Steigerung nötig, um ökologische Ziele zu erreichen. Ihre ökologische Wirksamkeit schlägt sich dabei nicht nur in der Fahrleistung, sondern v.a. im Spritverbrauch nieder.

⁵² Vgl. Dena (2010): Erdgas und Biomethan im künftigen Kraftstoff-Mix. Handlungsbedarf und Lösungsansätze für eine beschleunigte Etablierung im Verkehr, S. 6; Umweltbundesamt (UBA) (2009): Daten zum Verkehr, Ausgabe 2009, S. 38.

⁵³ Um das Ziel einer 40 Prozentigen Senkung der CO₂-Emissionen gegenüber den Werten von 1990 bis 2020 zu erreichen, ist eine Minderung der durch den Verkehr entstehenden Treibhausgasemissionen von 40 Mio. t. gegenüber den Werten von 2005 notwendig; siehe auch: Sina, S./Umpfenbach, K. (2009): Maßnahmenvorschläge zur Erreichung des 40%-Ziels der Bundesregierung, Vorstudie des Ecologic Instituts für die European Climate Foundation.

⁵⁴ Vgl. Aral Aktiengesellschaft (Aral) (2009): Aral Studie, Trends beim Autokauf 2009, S. 17; CreditPlus Bank AG (2010): Repräsentative IPSOS-Umfrage im Auftrag von CreditPlus - Umfrage-Ergebnisse, S. 3.

III. ELEMENTE EINER ÖKOLOGISCH-SOZIALEN FINANZREFORM

In diesem Kapitel werden nun intelligente, marktwirtschaftliche Instrumente für ein Umsteuern präsentiert. Zuerst werden ausführlich drei Instrumente diskutiert, die primär einen umweltbezogenen Hintergrund haben, aber auch den sozialen Aspekt berücksichtigen. Hier sei noch einmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich bei keinem dieser Instrumente um echte Steuererhöhungen handelt. Vielmehr werden Subventionen und Steuervergünstigungen abgebaut, die diese Sektoren bisher genießen, und dadurch ungerechtfertigte Wettbewerbsvorteile erhalten. Es folgen zwei weitere Instrumente, die vor allem den Faktor Kapital stärker belasten, die Spekulation eindämmen und den Finanzmarkt stärker an der Finanzierung des Staates beteiligen sollen.

Schließlich werden noch zehn weitere Maßnahmen mit ökologischem Schwerpunkt in kurzer Form dargestellt. Dabei sind diese unterteilt in Abbau von Subventionen und Steuervergünstigungen, sowie „echte“ Abgabenerhöhungen, die auf Grund ihrer umweltbezogenen Lenkungswirkung und zur Internalisierung von Externen Kosten erwünscht sind. Zusätzlich sind die Maßnahmen den Kategorien Verkehr, Energie und Boden zugeordnet. Eine Übersicht über die Maßnahmen finden Sie in Anhang B

A. Ökologisch-Soziale Instrumente

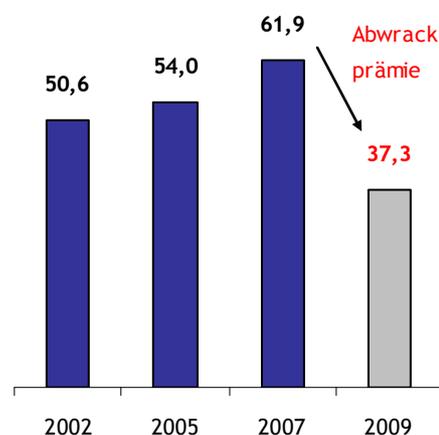
1. DIENST- UND FIRMENWAGENBESTEUERUNG

a) Ausgangslage

Der Anteil von Firmenwagen an den Neuzulassungen betrug im Jahr 2006 53 Prozent und im Jahr 2007 sogar 62 Prozent. Durch die Abwrackprämie sank der Anteil im Jahr 2009 auf nur noch 37 Prozent.⁵⁵ Bei Oberklassewagen mit besonders hohem Verbrauch sowie bei Geländewagen beträgt der Anteil der Firmenwagen an den Neuzulassungen über 70 Prozent und teilweise sogar über 90 Prozent, während er in kleineren Wagenklassen stark unterdurchschnittlich ist: Der Firmenwagenanteil ist bei Oberklassewagen fast doppelt so hoch wie bei den Kleinwagen. Hinzu kommt, dass mit der Größe in der Regel auch Verbrauch und CO₂-Emissionen der Pkw steigen, so dass Firmenwagen im Durchschnitt klimaschädlicher sind als Privatfahrzeuge.⁵⁶

Zwar waren von den 2009 insgesamt zugelassenen 41,3 Mio. Pkw nur 4,2 Mio. Firmenwagen. Sie haben aber trotzdem einen entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands in Deutschland, weil der größte Teil oft nach wenigen Jahren weiterverkauft wird und so den Gebrauchtwagenmarkt dominiert. Von den Firmenwagen sind nur 40 Prozent reine Betriebsfahrzeuge, 60 Prozent hingegen - rund 2,5 Mio. Pkw - werden anteilig oder ausschließlich privat genutzt. Diese bezeichnen wir entsprechend der umgangssprachlichen Konventionen als Dienstwagen.

Abb. 11 Anteil der Firmenwagen an den Neuzulassungen in %



Steuerliche Fehlanreize

Die aktuellen steuerlichen Regelungen der betrieblichen und privaten Nutzung von Firmenwagen sind weder ökologisch noch sozial. Sowohl aus Sicht von Arbeitgeber als auch von Arbeitnehmer ist die Bereitstellung bzw. Nutzung von Dienstwagen mit finanziellen Vorteilen verbunden.

⁵⁵ FÖS/Greenpeace 2008: Firmen- und Dienstwagenbesteuerung modernisieren; Datenquelle: KBA

⁵⁶ Der durchschnittliche CO₂-Wert von Firmenfahrzeugen liegt bei 167g CO₂/km im Gegensatz zu durchschnittlich 162g CO₂/km bei privat zugelassenen Fahrzeugen. Rund 75% der Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten (>200g CO₂/km) sind Firmenwagen.

Derzeit gelten in Deutschland folgende Regelungen:

1. Unternehmensperspektive: Absetzbarkeit von Anschaffungs- und Betriebskosten

Viele Arbeitgeber sehen in der Bereitstellung von Dienst- und Firmenwagen eine Strategie zur Mitarbeiterentlohnung, bei der sie Gehaltserhöhungen umgehen und dabei Steuern sparen können. Bei der betrieblichen Nutzung von Firmenwagen sind im Gegensatz zum Privatkauf alle anfallenden Kosten (Anschaffungs- und Betriebskosten) steuerlich absetzbar. Der Kaufpreis kann über einen Zeitraum von i.d.R. sechs Jahren (Absetzung für Abnutzung - AfA) abgeschrieben werden. Will ein Unternehmen das steuerliche Optimum herausholen, lohnt sich die Anschaffung eines Neuwagens in regelmäßigen Abständen, spätestens alle sechs Jahre. Gleichzeitig ist der steuerliche Vorteil bei der Anschaffung von teureren Fahrzeugen größer. Aus der betrieblichen Anschaffung eines besonders schnellen, bequemen oder luxuriösen Fahrzeugs zieht der Nutzer zudem private Status- oder Komfortgewinne, so dass eine steuerliche Subventionierung von Luxusgütern erfolgt. Da diese Fahrzeuge meist überdurchschnittlich viel Kraftstoff verbrauchen und auch diese Kosten wiederum unbegrenzt steuerlich geltend gemacht werden können, schaffen die jetzigen Regelungen indirekte Anreize zum Kauf von besonders umweltschädlichen Fahrzeugen, die dann nach ihrem Weiterverkauf auch den Gebrauchtwagenmarkt dominieren.

2. Nutzerperspektive: Versteuerung des geldwerten Vorteils

Auch aus Sicht des Arbeitnehmers (oder eines Firmenwagenbesitzers, der diesen auch privat nutzt) kostet ein Dienstwagen sehr viel weniger als ein privates Fahrzeug. Er muss zwar den Wert des bereitgestellten Fahrzeugs als „geldwerten Vorteil“ (GWV) versteuern, dieser ist allerdings geringer als der tatsächliche Nutzwert. Die Dienstwagennutzer haben die Wahl zwischen einer pauschalen Ermittlung des GWV (Listenpreismethode) oder der Einzelabrechnung (Fahrtenbuchmethode). Bei hohem Privatanteil ist meist ersteres vorteilhaft. Bei der Listenpreismethode errechnet sich der GWV pro Monat pauschal als ein Prozent des inländischen Neuwagenlistenpreises - egal ob Neu- oder Gebrauchtwagen angeschafft wurden. Dies setzt den Anreiz, statt eines Gebrauchtwagens auch tatsächlich immer einen Neuwagen zu kaufen. Der Listenpreis wird dann mit dem persönlichen Grenzsteuersatz des Nutzers besteuert, unabhängig vom Umfang der privat gefahrenen Kilometer. Die sonstigen Kosten sind für den Dienstwagennutzer zweitrangig, da hierfür in der Regel das Unternehmen aufkommt. Anreize für wenig gefahrene Kilometer, verbrauchsarme Pkw oder gar einen Gebrauchtwagen hat er somit nicht - im Gegenteil ermöglicht der Arbeitgeber ihm sogar einen Wagen, den er sich privat vermutlich nicht hätte leisten können oder wollen.

Von der deutschen Firmenwagenbesteuerung profitieren diejenigen am meisten, die am weitesten fahren, den höchsten absoluten und relativen Privatanteil aufweisen, die teuersten und neuesten Fahrzeuge nutzen, den verschwenderischsten Fahrstil aufweisen und den höchsten Grenzsteuersatz bei der Einkommensteuer haben. **Die aktuellen Regelungen fördern die Klimaschädlichkeit des Verkehrs und führen dazu, dass die Gemeinschaft der Steuerzahler das Privatvergnügen Einzelner mitfinanziert.**

Europäische Vorbilder

Die Firmenwagen-Regelungen mit den differenziertesten Anreizen findet man in Belgien, das durchaus als Vorbild gelten kann. Dort können je nach CO₂-Emissionen 60-90% der Anschaffungskosten abgesetzt werden (90% gelten bei Dieselfahrzeugen mit einem Ausstoß von weniger als 105 g CO₂/km bzw. bei Benzinern mit weniger als 120 g CO₂/km). Gefolgt wird Belgien von Irland. Hier gelten mit drei Emissionsstufen zwischen 155 und 190 g CO₂/km weniger anspruchsvolle Regelungen. In Großbritannien und Frankreich besteht die Differenzierung nach CO₂ nur aus je einem Grenzwert, der noch dazu nicht sonderlich anspruchsvoll ist (F: über 200 g CO₂/km; GB: über 160 g CO₂/km). Jedoch muss hinzugefügt werden, dass Frankreich mit 18.300 € eine strenge Obergrenze für die Absetzbarkeit des Kaufpreises hat. Und in Großbritannien können bei Fahrzeugen mit mehr als 160 g CO₂/km nur noch 10 Prozent der Anschaffungskosten jährlich degressiv abgesetzt werden. Das führt bei betroffenen Fahrzeugen zu einer deutlich reduzierten Absetzbarkeit.

Eine ausschließende Obergrenze für die Anerkennung eines Fahrzeugs als Firmenwagen gibt es nur in Lettland, wo Fahrzeuge, die mehr als 25.424 Lats (36.600 €) kosten und nicht mehr als 8 Sitze (ohne Fahrersitz) haben, nicht als Firmenwagen anerkannt werden. Für sie können keine Kosten abgesetzt werden. Die Schweiz bildet insofern einen Sonderfall, als dass sie bei „Luxus“-Dienstwagen nur eine Teilabsetzung der Anschaffungskosten erlaubt. Die genauen Grenzbeträge werden auf Ebene der Kantone für jeden Einzelfall, in der diese Regelung zur Anwendung kommt, festgelegt. Durch die Bindung an die ge-

schäftsmäßige Erforderlichkeit variiert diese Grenzsetzung jedoch stark von Einzelfall zu Einzelfall. In den bisher im Kanton Thurgau entschiedenen Fällen wurden die überschüssigen Beträge dem Unternehmen zum deklarierten Unternehmensgewinn in den Folgejahren hinzugerechnet.⁵⁷ Damit hat sich das zu versteuernde Einkommen des Unternehmens in den Folgejahren erhöht. In Großbritannien muss der geldwerte Vorteil der Privatnutzung von Firmenfahrzeugen durch Angestellte vom Nutzer abhängig vom durchschnittlichen CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs versteuert werden. Der zu versteuernde geldwerte Vorteil beträgt bis zu einem festgelegten Emissionswert 15% des Listenpreises. 2006 betrug dieser Emissionswert 140 g CO₂/km. Im Steuerjahr 2008/2009 wurde der Grenzwert auf 135 g CO₂/km und ab dem 6. April 2010 auf 130 g CO₂/km gesenkt. Für darüber liegende Fahrzeuge erhöht sich die zu versteuernde Summe stufenweise.⁵⁸ Die Ermittlung des geldwerten Vorteils erfolgt in einem mehrstufigen Verfahren.⁵⁹

b) Ausgestaltung

Die Besteuerung von Dienstwagen muss auf mehr Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit ausgerichtet werden. Anzustreben ist eine ökologische Lenkungswirkung der Besteuerung auf Grundlage von Klimaschädlichkeit und Treibstoffverbrauch der Firmenwagen. Mehr soziale Gerechtigkeit könnte insbesondere über eine Begrenzung der Absetzbarkeit von luxus- und komfortbedingten Mehraufwand erreicht werden.

Unser Reformvorschlag setzt erstens an der betrieblichen Nutzung von Firmenwagen an. Über eine Bonus-/Malusregelung sollen Firmenwagen mit niedrigen Verbrauchswerten gefördert werden. Wer von 2010 bis 2011 ein Fahrzeug im Zielkorridor von 130 bis 140 g CO₂/km erwirbt, kann weiterhin alle Kosten voll absetzen. Wer aber besonders klimaschädigende Fahrzeuge kauft, kann künftig nur einen Teil der Anschaffungs- und Treibstoffkosten steuerlich geltend machen, und zwar umso weniger, je höher die CO₂-Emissionen sind.

In der von FÖS und Greenpeace veröffentlichten Studie zur Reform der Firmenwagenbesteuerung haben wir zweitens eine ähnliche Staffelung für die private Nutzung von Dienstwagen vorgeschlagen. Bei Fahrzeugen im Zielkorridor ändert sich nichts an der Ermittlung des geldwerten Vorteils. Doch für Pkw mit höheren Emissionen muss ein höherer Vorteil versteuert werden (13 bis 26 Prozent vom Listenpreis statt wie derzeit 12 Prozent), für verbrauchsarme Fahrzeuge verringert sich der Faktor (auf 4 bis 10 Prozent vom Kaufpreis). Dieser Ansatz wird in Großbritannien bereits mit großem Erfolg umgesetzt. Bei beiden Reformelementen sollen nach 2011 die Zielwerte schrittweise auf 100 g CO₂/km abgesenkt werden. Ein zentrales Ergebnis eines laufenden Forschungsvorhaben unter Federführung des Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstituts Köln unter Beteiligung des FÖS ist, dass ein wesentlicher Reformbaustein beim GWV darin liegt, die Besteuerung von den tatsächlich privat gefahrenen Kilometern abhängig zu machen, um nicht nur die Fixkostenkomponente (Besteuerung des Anschaffungspreises), sondern auch über eine Nutzungskomponente Anreize zu setzen.

c) Auswirkungen

Bei einem durchschnittlichen Grenzsteuersatz von 40 Prozent führt die derzeit bestehende volle Absetzbarkeit der Firmenwagen als Betriebsausgaben zu Steuermindereinnahmen von gut 9 Mrd. €. In dieser Größenordnung ist der Staat also an der Finanzierung von Firmenwagen beteiligt.

Wird die Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Kraftstoffkosten als Betriebsausgaben durchschnittlich um etwa 20-30 Prozent reduziert, resultieren Steuermehreinnahmen in der Größenordnung von 2-3 Mrd. €. Hinzu kommen die Mehreinnahmen bei der Versteuerung der geldwerten Vorteile der privaten Nutzung von

⁵⁷ Bei einem Porsche, der CHF 79.000 gekostet hatte, wurden dem Unternehmensgewinn in den Folgejahren CHF 70.000 hinzugerechnet. Bei einem Mercedes, der CHF 203.000 gekostet hatte, wurden dem Unternehmensgewinn in den Folgejahren CHF 123.000 hinzugerechnet. Vgl.: Entscheid der Kantonalen Steuerkommission/Kantonalen Verwaltung für die direkte Bundessteuer des Kantons Thurgau vom 3. November 2000

⁵⁸ Der geldwerte Vorteil erhöht sich in Schritten von 1% pro zusätzlichen 5g CO₂/km. Die Obergrenze liegt bei 35% des Listenpreises des Wagens. Bei Dieselfahrzeugen beträgt der Aufschlag 3%, der Gesamtbetrag ist jedoch auch bei 35% des Listenpreises gedeckelt. Dieselfahrzeuge, die vor Januar 2006 registriert wurden und die Euro IV Norm erfüllen sind von den Zuschlägen ausgenommen. Seit 2006 müssen Dieselfahrzeuge die Norm IV regulär erfüllen und unterliegen auch den Zuschlägen.

⁵⁹ <http://www.hmrc.gov.uk/manuals/eimanual/EIM23101.htm>

Dienstwagen, die wir auf 0,5-1 Mrd. € schätzen. Insgesamt entstehen also Mehreinnahmen von 2,5-4 Mrd. €. ⁶⁰ Als Best Guess schätzen wir die Mehreinnahmen auf 2,9 Mrd. €.

Soziale Folgen

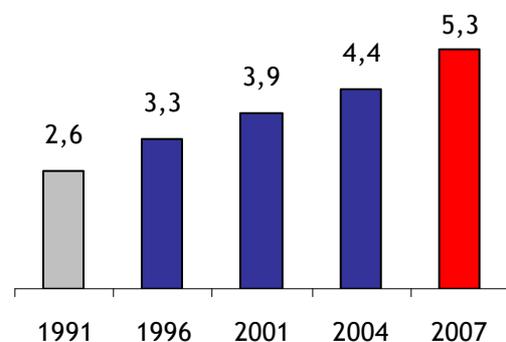
Es werden vor allem Besserverdienende und Fahrer von Autos mit hohen CO₂-Emissionen getroffen. Arbeitslose, Studierende, RentnerInnen und Geringverdiener fahren keine Dienst- oder Firmenwagen und profitieren nicht von den jetzigen Begünstigungen. Im Gegenteil sind sie durch allgemeine Steuerquersubventionierung an der Finanzierung des Dienstwagenprivilegs beteiligt. Die Einschränkung der Absetzbarkeit von Dienst- und Firmenwagen, insbesondere aber von luxus- und komfortbedingtem Mehraufwand, ist ein Schritt hin zu mehr sozialer Gerechtigkeit.

2. TICKET-ABGABE IM FLUGVERKEHR

a) Ausgangslage

Der Flugverkehr ist der am stärksten wachsende Verkehrsträger. ⁶¹ Er profitiert von zahlreichen steuerlichen Vorzügen. ⁶² Wenngleich die Flugverkehrsbranche aktuell große Bestrebungen zur Effizienzverbesserung zeigt (z.B. A380 mit optimaler Bestuhlung mit 3 l/100km/Pax), ist das Flugzeug aufgrund seiner Nutzung für lange Strecken absolut gesehen das klimaschädlichste Verkehrsmittel. ⁶³ Längst sind wirksame klimapolitische Instrumente im Flugverkehr überfällig. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ab 2012 ist zwar beschlossen. Belastungs- und Lenkungswirkungen sind aber wesentlich schwächer als die einer Kerosinbesteuerung, zudem dauert es noch, bis sie zu greifen beginnen. So soll die Emissionsobergrenze im Jahr 2012 bei 97 Prozent des Durchschnitts der Emissionen der Jahre 2004-2006 liegen. Ab 2013 ist eine Absenkung auf zunächst 95 Prozent vorgesehen ⁶⁴. Der eigentliche Fortschritt liegt angesichts dieser sehr moderaten Caps also eher im Stopp der bisherigen Expansion der Flugverkehrsemissionen als in einer Umkehr des Trends.

Abb. 12 Anteil des Luftverkehrs am Personenverkehrsaufwand in % ⁶¹



Noch problematischer ist allerdings die Vergabe der Zertifikate: Ab 2012 sollen 15 Prozent der Zertifikate versteigert werden, die Menge kann ab 2013 im Rahmen der Verhandlungen zum Klimapaket der EU erhöht werden. 85 Prozent der Kosten werden dem Flugverkehr damit aber vorerst erlassen. Da der elektrische Schienenverkehr von 2013 an seine Emissionsrechte zu beinahe 100 Prozent ersteigern muss (indirekt, da die Stromproduktion belastet wird), führt der Emissionshandel, der eigentlich zum Ziel hat den Klimaschutz voran zu bringen, in seiner derzeitigen Ausgestaltung zu einer weiteren Bevorzugung des Flugverkehrs gegenüber der Schiene.

Welche enormen Mengen CO₂ der Flugverkehr pro Person ausstößt wird in Abb. 13 deutlich. Durchschnittlich stößt ein deutscher Staatsbürger rund 10 Tonnen CO₂ pro Jahr aus. Durch einen Flug in die Karibik und zurück verursacht man also einen Umfang von Treibhausgasemissionen, wie sonst in knapp 5 Monaten insgesamt. Bei dieser Reise emittiert der Fluggast etwa viermal mehr, als ein Inder in einem ganzen Jahr.

⁶⁰ Für Details siehe das Kurzgutachten des FÖS für Greenpeace: Anselm Görres/ Bettina Meyer 2008: Firmen- und Dienstwagenbesteuerung modernisieren: Für Klimaschutz und mehr Gerechtigkeit., Fassung 2.0 vom 5.9.2008 <http://foes.de/de/dienstwagen.php>

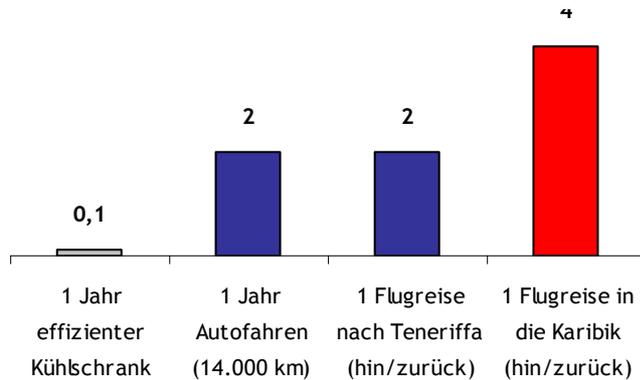
⁶¹ BMVBS 2008: Verkehr in Zahlen 2008/2009

⁶² VCD 2007: Klimawandel und Verkehr - Informationen und Lösungswege

⁶³ Germanwatch 2008: Der internationale Flugverkehr und der Klimawandel

⁶⁴ http://www.izu.bayern.de/praxis/detail_praxis.php

Abb. 13 CO2 Ausstoß verschiedener Tatbestände (in t)⁶³



Eines der wichtigsten klimapolitischen Instrumente, die Kerosinbesteuerung, kommt dagegen weiterhin nicht voran. Bisher ist der gewerbliche Flugverkehr von der Mineralölsteuer befreit und hat dadurch einen Vorteil im Wettbewerb gegenüber anderen Verkehrsträgern. Laut EU-Recht ist eine Kerosinsteuer seit Januar 2004 im inländischen Flugverkehr möglich. Eine EU-weite Kerosinsteuer ist aufgrund des Vetorechts jedes EU-Mitgliedsstaates in Steuerfragen schwer umsetzbar, sollte aber zumindest angestrebt werden.

Europäische Vorbilder

Das potenziell wirksamste Instrument, die internationale Kerosinbesteuerung, ist weiterhin politisch wenig aussichtsreich. Es ist also an der Zeit, zweit- und drittbeste Instrumentenkombinationen umzusetzen. Hierbei können wir auf Erfahrungen anderer europäischer Staaten zurückgreifen:

Die Niederlande verabschiedeten im Juli 2008 eine Steuerreform, die eine neue Ticketabgabe vorschreibt. Pro Flug innerhalb der Europäischen Union wurden 11,25 € an Flugsteuer fällig, für alle Zielorte außerhalb Europas 49 €. ⁶⁵ Diese Ticketabgabe wurde bereits ein Jahr später wieder abgeschafft, da die Niederländer Flughäfen jenseits der Grenze unter anderem in Düsseldorf nutzten und der niederländische Flughafen Schiphol deshalb einen starken Rückgang an Fluggästen verzeichnete. Deutschland tritt hier also als „Steuer-Oase“ auf und setzt so andere Länder indirekt unter Druck, fortschrittliche Klimaschutzinstrumente wieder abzuschaffen.

Ein Vorreiter in Sachen Flugsteuer ist Großbritannien. Es verfügt bereits seit 1994 über eine Flugsteuer. Die Steuerhöhe variiert je nach Entfernung und Klasse ab dem 1. November 2009 zwischen 11 und 110 Pfund. Kommendes Jahr werden die Sätze dann erneut angehoben und bewegen sich dann zwischen 12 und 170 Pfund. ⁶⁶

Frankreich besitzt seit 2007 ebenfalls eine Flugabgabe. Hier wird unterschieden nach europäischen (die auch inländische umfassen) und internationalen Flügen, sowie nach „Economy“ und „Business-/First-Class“. Folgende Tabelle zeigt die Tarife:

	Economy-Class	Business-/First-Class
Europäische Flüge	1 €	10 €
Internationale Flüge	4 €	40 €

Besonders zu erwähnen ist bei der französischen Flugabgabe, dass die Einnahmen direkt in das UNITAID-Projekt fließen. ⁶⁷ Bei diesem in der Weltgesundheitsorganisation (WHO) beherbergten Projekt werden vor allem Medikamente gegen Aids, Tuberkulose und Malaria bereitgestellt. Dabei gehen immer mindestens 85% der Einnahmen in Entwicklungsländer. Seit 2006 gab es so Hilfen in Sachen Gesundheit in monetärem

⁶⁵ Ministry of Finance 2008: Taxation in the Netherlands

⁶⁶ http://business.timesonline.co.uk/tol/business/industry_sectors/public_sector/article6804552.ece

⁶⁷ Weitere Informationen unter: www.unitaid.eu

Umfang von ungefähr 1,3 Mrd. US-\$. UNITAID gehörten Ende 2008 29 Länder an. Sieben dieser Länder trugen durch die so genannte „solidarity levy on airline tickets“ zu über 70% des Spendenaufkommens bei. Andere Beispiele neben Frankreich sind z.B. Chile, wo auf jeden internationalen Flug 2 US-\$ zu zahlen sind, oder Niger in dem es differenzierte Sätze gibt. Der Höchste liegt bei 24 US-\$ für einen internationalen Flug in der Business/First-Class.

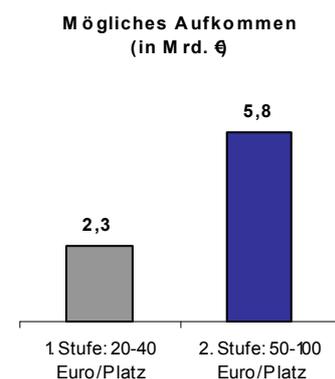
b) Ausgestaltung

Zumindest solange keine Kerosinbesteuerung eingeführt wurde schlägt das FÖS auch für Deutschland die Einführung einer Ticketabgabe vor. Sie hat zwar keinen CO₂-spezifischen Lenkungsimpuls wie der Emissionshandel oder eine Kerosinbesteuerung, trotzdem macht ihre Umsetzung als second-best-Lösung Sinn: Unter den Ländern mit den vier größten EU-Flughäfen (London, Paris, Frankfurt/Main und Amsterdam) hat nur Deutschland noch keine Ticketabgabe eingeführt. Die Bundesregierung hatte bereits 2003 beschlossen, eine Ticketabgabe einzuführen, wenn die o. g. Wettbewerber eine entsprechende Abgabe einführen würden. Abhängig vom Satz der Ticketabgabe bzw. Flugsteuer ist für das besonders preissensible Segment der Billigflieger durchaus eine relevante Lenkungswirkung zu erwarten. Daneben kann eine Flugsteuer den Wettbewerbsvorteil des internationalen Flugverkehrs durch die Mehrwertsteuerbefreiung ausgleichen. Eine Flugsteuer kann z.B. in drei Kategorien nach der Fluglänge differenziert werden (Kurz-, Mittel- und Langstrecke). Selbst im Falle der Abschaffung der MwSt-Befreiung des internationalen Luftverkehrs könnte die MwSt aus EU-rechtlichen Gründen nur auf den (rechnerischen) deutschen Anteil des Flugpreises erhoben werden und wäre zudem auf den derzeitigen MwSt-Satz von 19 Prozent des Ticketpreises begrenzt. Aus Vereinfachungs- und Effizienzgründen sollte bei der Flugsteuer nicht das einzelne Ticket (also ein verkaufter Sitzplatz), sondern das zulässige Gesamtgewicht oder die vorhandene Sitzplatzanzahl des Flugzeugs als Bemessungsgrundlage gewählt werden. Damit bestünde ein zusätzlicher Anreiz für hohe Auslastung und geringes Gewicht von Flugzeugen. Zusätzlich sollte ein Zuschlag für Business-Class-Plätze erhoben werden. Wir schlagen eine Steuerhöhe vor, die auf den Sitzplatz umgerechnet im ersten Schritt 20-40 € und in einem zweiten Schritt 50-100 € beträgt.

Im Sparpaket der Regierung vom Juni 2010 ist nun erfreulicherweise eine Ticketabgabe vorgesehen. Diese soll jährlich rund 1 Mrd. € einbringen. In einem Referentenentwurf des BMF wird die Höhe der zu zahlenden Abgabe allein nach der Flugdistanz eingeteilt.⁶⁸ Danach wären 13 € zu entrichten, falls der Hauptflughafen des Flugziellandes weniger als 2.500 km vom deutschen Hauptflughafen Frankfurt a.M. entfernt ist. Ist die Entfernung größer, so wären 26 € fällig.

c) Auswirkungen

Das Einnahmepotenzial liegt in der Größenordnung von 2,3 Mrd. € für die erste Umsetzungsstufe und weiteren 3,5 Mrd. € für die zweite Stufe. Die Flugzeugsteuer eröffnet damit beträchtliche finanzielle Spielräume. Eine Verwendungsoption ist – neben der Konsolidierung der Haushalte – die Erhöhung der Mittel für die Entwicklungszusammenarbeit gemäß den internationalen Verpflichtungen und Ankündigungen der Bundesregierung zum Erreichen der Jahrtausendentwicklungsziele (Millennium Development Goals – MDG) sowie gemäß den notwendigen und sinnvollen finanziellen Leistungen der Industrieländer im Rahmen der internationalen Klimaschutzpolitik. Eine weitere Möglichkeit wäre wie Frankreich die Ticketabgabe zur Förderung des UNITAID-Projektes einzusetzen.



Soziale Folgen

Die Verteilungswirkung ist klar progressiv, da Personen mit mittlerem und vor allem hohem Einkommen das Flugzeug weit überproportional nutzen. Dies wird erst recht in einer globalen Betrachtung deutlich: 95

68

http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_82/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Aktuelle_Gesetze/Referentenentwurfe/20100716-Gesetz-Luftverkehrsabgabe__anl,templateId=raw,property=publicationFile.pdf

Prozent der Weltbevölkerung fliegen überhaupt nicht. Geflogen wird fast nur von der Mittelklasse an aufwärts. Selbst in Deutschland hat ca. die Hälfte der Bevölkerung noch nie ein Flugzeug benutzt⁶⁹. Von den Folgen des Flugverkehrs wie Lärm und Klimawandel werden dagegen vor allem einkommensschwache Bevölkerungsgruppen getroffen. Sollten die Einnahmen direkt Entwicklungsländern zu Gute kommen ist natürlich auch auf dieser Seite ein wünschenswerter sozialer Effekt vorhanden.

3. ATOMSTEUER

a) Ausgangslage

Die Atomenergie genießt als besonders riskante Form der Energieerzeugung bereits seit Jahrzehnten zahlreiche finanzielle Vorteile. Grundsätzlich sollte Atomenergie die vollen Kosten ihrer Produktion tragen. Dies ist in mehrfacher Hinsicht bislang nicht der Fall:

- **Staatliche Förderungen begünstigen historisch seit 1950 und auch heute noch die Atomenergie**

In einer des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft⁷⁰ wurden die staatlichen Förderungen der Atomenergie seit 1950 offen gelegt: Im Ergebnis sind rund 60,8 Mrd. € Finanzhilfen, 64,8 Mrd. € Steuervergünstigungen sowie 39,1 Mrd. € Förderwert budgetunabhängiger staatlicher Regelungen zu verzeichnen. Zudem sind bei heute geltendem Rechtsstand zukünftige Vorteile der Atomenergie aus staatlichen Regelungen in Höhe von 92,5 Mrd. € zu erwarten (vgl. Kapitel II.D.1).

- **Zukünftige Kosten für den Bund durch Altlasten der Atomenergie**

Der Bundeshaushalt wird allein für die Stilllegung und den Rückbau von kerntechnischen Anlagen mit voraussichtlich mindestens 7,7 Mrd. € belastet (z.B. für die Endlager Asse II und Morsleben).⁷¹ Und ob die Rückstellungen für Stilllegung und Entsorgung im Bedarfsfall in ausreichender Höhe zur Verfügung stehen, ist durch die innerbetriebliche Verwendung für andere Projekte nicht hinreichend abgesichert.⁷²

- **Nicht internalisierte externe Kosten der Atomenergie**

Externe Kosten sind Kosten, die nicht die Nutznießer einer Leistung, sondern Dritte tragen. Sie entstehen auf jeder Stufe der Prozesskette der Atomenergienutzung: Vom Uranbergbau über die Verarbeitung, Anreicherung, Transport, Kernkraftwerksbetrieb bis zur Zwischen- und Endlagerung der verbrauchten Brennelemente und von sonstigen kontaminierten Stoffen. Wesentlicher Einflussfaktor bei den externen Kosten der Atomenergie sind die zu erwartenden Kosten und Risiken eines nuklearen Unfalls. (vgl. Kapitel II.C.1)

Die Bundesregierung hat auf ihrer Sparklausur im Juni 2010 eine Kernbrennstoffsteuer in ihr Sparpaket mit aufgenommen, die ab 2011 Einnahmen von 2,3 Mrd. € generieren soll. Das FÖS begrüßt diesen Schritt außerordentlich. Allerdings bleiben dabei noch einige Fragezeichen, z.B. ob diese Steuer an eine Verlängerung der Laufzeiten gekoppelt ist oder nicht. Während Bundeskanzlerin Merkel dies verneinte, gibt es andere Stimmen aus der Regierungskoalition, die dies auf jeden Fall miteinander verbinden. Warum eine Atomsteuer aber auf jeden Fall gerechtfertigt ist und weshalb diese sogar noch höher ausfallen könnte wird in Abschnitt c) ausführlich dargestellt.⁷³

⁶⁹ Worldwatch Institute 2004: Zur Lage der Welt 2004

⁷⁰ FÖS/Greenpeace 2009: Staatliche Förderungen der Atomenergie im Zeitraum 1950-2008

⁷¹ Nach Angaben des BMU, vgl. http://www.bmu.de/dossier_ee_und_atomenergie/content/44570.php.

⁷² Ausführlich zur Problematik der Rückstellungen der Atomwirtschaft siehe FÖS/Greenpeace 2009, S. 50ff.

⁷³ <http://www.ftd.de/unternehmen/industrie/:merkel-stellt-sich-bei-atomsteuer-gegen-kauder/50126935.html>

Europäische Vorbilder

In Schweden wird eine Steuer auf die maximal mögliche thermische Leistung der Atomkraftwerke erhoben.⁷⁴ Die Steuer ist damit unabhängig von der produzierten Strommenge. Sie beträgt ca. 1.300 € pro Megawatt der thermischen Leistungsfähigkeit im Monat. Dies führt zu einer Belastung des aus Atomenergie produzierten Stroms in Höhe von umgerechnet ca. 0,6 Ct/kWh.⁷⁵ Wenn ein Kraftwerk für mehr als 90 Tage ausfällt, wird die Steuer für alle weiteren Tage ausgesetzt.

b) Ausgestaltung

Bemessungsgrundlage

Zunächst einmal muss man sich auf eine Bemessungsgrundlage einigen. Hier kommen verschiedene Möglichkeiten in Betracht.

- **Steuer auf Kernbrennstoffe**

Eine Kernbrennstoffsteuer wäre eine Art Primärenergiesteuer. Hier wird direkt das in den Reaktorkern eingebrachte Uran bzw. Plutonium besteuert. Diese Bemessungsgrundlage würde am ehesten Lenkungseffekte im Sinne von Anreizen für eine Minderung des Brennstoffverbrauchs bewirken. Zudem könnte diese Bemessungsgrundlage EU- und verfassungsrechtlich am wenigsten angreifbar sein, weil sie an einen für Atomenergienutzung spezifischen und umweltrelevanten Tatbestand angeknüpft. Mögliche Nachteile und Probleme könnten in dem Erhebungsaufwand der tatsächlich verbrauchten Kernbrennstoffmengen liegen.

- **Steuer auf die installierte thermische Leistung von Atomkraftwerken**

Die Stromerzeugung ist - abgesehen von Stillstandszeiten - grundsätzlich proportional zur installierten Leistung. Bei längeren Stillstandszeiten könnte (wie in Schweden) ein Erlass bzw. eine Erstattung der Steuer vorgesehen werden. Erhebungstechnisch ist dies eine besonders einfache, transparente und unkomplizierte Bemessungsgrundlage.

- **Steuer pro Kilowatt erzeugtem Atomstrom**

Konkret könnte die Atomstrommenge nach demselben Verfahren ermittelt werden wie die Reststrommenge, d.h. im Kern wird die Nettostromerzeugung zugrunde gelegt. Ihre genaue Ermittlung wird durch Sachverständige und Wirtschaftsprüfer testiert. Erhebungstechnisch wäre auch diese Variante einfach, transparent und unkompliziert. Da die Gewinne aus den Stromerlösen grundsätzlich bezogen auf die Einspeisung in das öffentliche Netz anfallen, würde diese Bemessungsgrundlage eine direkte Proportionalität zwischen Steuerschuld und Gewinnen herstellen.

Da die Lenkungsimpulse einer wie auch immer gestalteten Atomsteuer nicht im Vordergrund stehen, sollte die konkrete Wahl der Bemessungsgrundlage im Wesentlichen davon abhängig gemacht werden, wo die Steuer administrativ am einfachsten erhoben und kontrolliert werden kann und in welcher Form sie rechtlich am wenigsten angreifbar ist. Es kommen aus unserer Sicht alle drei Varianten in Betracht; die Auswahl sollte nach einer rechtlichen Analyse getroffen werden.

Im Folgenden drücken wir die angemessene Höhe des Steuersatzes einheitlich pro Kilowattstunde Atomstrom aus, um eine allgemein verständliche Größe zu verwenden. Damit soll keine Festlegung auf die Bemessungsgrundlage der Stromerzeugung verbunden sein. Sollte sich in der weiteren Prüfung erweisen, dass aus rechtlichen Gründen eine Kernbrennstoffsteuer zu favorisieren ist, sollten die Steuersätze so festgelegt werden, dass die im Folgenden dargestellte Belastung pro Kilowattstunde Atomstrom resultiert.

⁷⁴ FÖS/Greenpeace 2008: Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen des Bundes

⁷⁵ <http://www.world-nuclear.org/info/inf42.html>

Höhe des Steuersatzes

Wie in Abschnitt a) bereits aufgeführt, gibt es verschiedene Gründe für die Einführung einer Atomsteuer. Diese und weitere Gründe sind auch bei der Bemessung der Höhe des Steuersatzes heranzuziehen:

- **Abschöpfung der Vorteile („Windfall Profits“) aus dem Emissionshandel**

Im Rahmen des im Jahr 2005 EU-weit eingeführten Emissionshandels haben die AKW-Betreiber durch die Einpreisung der unentgeltlich zugeteilten Zertifikate in den Strompreis einen zusätzlichen Wettbewerbsvorteil in Milliardenhöhe erlangt.⁷⁶

Ein für die zweite Handelsperiode seit 2008 erwarteter Preis der Emissionszertifikate von 22-26 €/t CO₂ impliziert eine Strompreiserhöhung von 1-4 Ct/kWh, so dass auch eine Belastungswirkung einer Atomsteuer in dieser Größenordnung angemessen ist.⁷⁷ Ab 2013 – dem Beginn der dritten Handelsperiode mit voller Versteigerung der Emissionszertifikate in der Energiewirtschaft und einer weiteren Verknappung der Emissionszertifikate – rechnet die EU-Kommission in ihrem Impact Assessment für den Emissionshandel mit Zertifikatspreisen von 30-39 €/t (mit bzw. ohne Clean Development Mechanism) aus.⁷⁸ Je nach Grenzkraftwerk impliziert dies eine Strompreiserhöhung von 2 - 5,9 Ct/kWh. Der Atomsteuersatz sollte also in der dritten Handelsperiode ab 2013 angemessen höher sein als bis 2012.

Für die am Emissionshandel teilnehmenden Sektoren werden Gewinnmitnahmen durch die seit 2008 geltende anteilige Versteigerung von knapp 10% der Zertifikate und vor allem durch die ab 2013 in der Energiewirtschaft EU-weit beschlossene volle Versteigerung zukünftig stark begrenzt. Es verbleiben – durchaus als erwünschter klimapolitischer Lenkungseffekt – Vorteile für die Stromerzeugung aus Energieträgern, die zu geringeren CO₂-Kosten als der Grenzanbieter anbieten können.

Dass die Kernenergie von CO₂-orientierten Instrumenten wie dem Emissionshandel profitiert, erscheint auf den ersten Blick folgerichtig. Problematisch wird es allerdings dadurch, dass die spezifischen externen Kosten und Risiken der Atomenergie nicht gleichzeitig adäquat bewertet und durch andere Instrumente angelastet werden.

- **Abschöpfung der Vorteile durch Grenzkosten der Atomstromerzeugung unter dem Börsenpreis**

Die Produktionskosten für Atomstrom liegen nach einer Studie der Landesbank Baden-Württemberg (LBBW) bei 2,2 Ct/kWh Strom. In ihrem konservativen Szenario mit moderaten Strompreisentwicklung geht die LBBW davon aus, dass der Strom für 5,1 Ct. weiterverkauft werden kann. Gut möglich seien jedoch in Zukunft auch acht Ct.⁷⁹ Die insgesamt mögliche und sinnvolle Abschöpfung von Windfall Profits der Atomenergie liegt laut LBBW also zwischen 2,9 und 5,8 Ct/kWh.

Dieser Betrag umfasst zwei konzeptionell verschiedene Tatbestände und schließt damit die unter a) genannten Vorteile aus dem Emissionshandel mit ein:

- Auch ohne Emissionshandel profitieren abgeschriebene Kraftwerke mit geringen Grenzkosten von der Preisbildung an der Strombörse. Da das Grenzkraftwerk den Strompreis bestimmt und dieser immer über den Grenzkosten (abgeschriebener) Atomkraftwerke liegt, erzielen diese Kraftwerke

⁷⁶ Nicht zuletzt haben die Betreiber von Atomkraftwerken in der ersten Handelsperiode Emissionsrechte für insgesamt 4,5 Mio. t CO₂ als Kompensation für den Atomausstieg erhalten.

⁷⁷ Die große Spanne bezüglich der Strompreiserhöhung wird zum einen vom Zertifikatspreis bestimmt und hängt zum anderen davon ab, welches Kraftwerk den Marktpreis bestimmt. Ist das Grenzkraftwerk ein älteres Braunkohlekraftwerk, kann die Strompreiserhöhung bei einem Zertifikatspreis von 22-26 €/t bis zu 4 Ct/kWh betragen; bei emissionsarmen Grenzkraftwerken 1 Ct/kWh (oder sogar 0 Ct/kWh, falls das Grenzkraftwerk auf Basis von erneuerbaren Energien arbeitet).

⁷⁸ Für Richtlinie sowie weitere Dokumente zum EU-weiten Emissionshandel siehe http://ec.europa.eu/environment/climat/emission/index_en.htm

⁷⁹ Zentrale Ergebnisse wurden von der Berliner Zeitung am 4.7.2009 veröffentlicht, siehe <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2009/0704/wirtschaft/0058/index.html>

immer Windfall Profits. Verstärkt wird dieser Effekt durch den sowohl empirisch als auch theoretisch nachgewiesenen überhöhten Strompreise.⁸⁰

- Der Emissionshandel führt zu einem zusätzlichen Strompreisanstieg und damit zusätzlichen Windfall Profits.

- **Anlastung der zukünftigen Kosten für Altlasten der Atomenergie**

Um die heute schon bekannten Kosten für Altlasten (z.B. Asse II und Morsleben, s.o.) in Höhe von ca. 7,7 Mrd. € über die ab dem 1.1.2010 noch zu erwartende Restlaufzeit zu refinanzieren, müssten mindestens weitere 0,6 Ct/kWh erhoben werden.

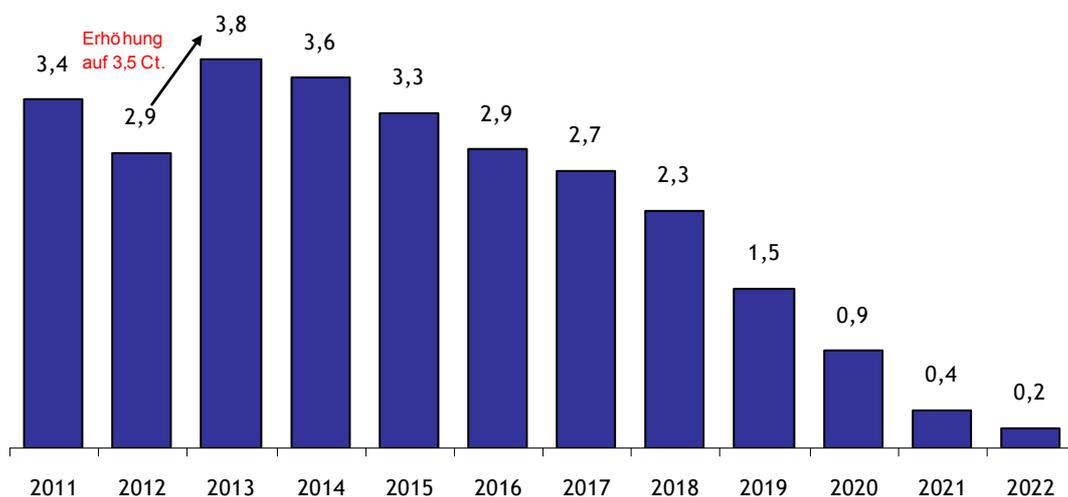
- **Nachträgliche Anlastung der bisherigen staatlichen Ausgaben für die Atomenergie**

Wie in der FÖS-Studie für Greenpeace im Einzelnen dargestellt wird, betragen die staatlichen Ausgaben für die Atomenergie im Zeitraum 1950 bis 2008 real (in Preisen 2008) 60,8 Mrd. € staatliche Ausgaben. Würden diese vollständig auf die Restlaufzeit der Atomkraftwerke ab 1.1.2010 umgelegt, müsste allein dafür ein Satz von 5,5 Ct/kWh erhoben werden. Da unter den staatlichen Ausgaben auch einige Ausgaben für gescheiterte Projekte sind und auch andere Bereiche Forschungsförderung erhalten, könnte auf eine vollständige Anlastung verzichtet werden. Werden nur 20% der bisherigen Ausgaben über eine Atomsteuer refinanziert, müssten 1 Ct/kWh erhoben werden. Da die Forderung nach einer Zurückzahlung von staatlichen Atomsubventionen der Vergangenheit auf verschiedene – vor allem rechtliche – Probleme stoßen wird, beziehen wir diesen Aspekt nicht in der Festlegung eines Steuersatzes ein.

Unter Berücksichtigung der genannten Einflussfaktoren wird ein Steuersatz der Atomsteuer von 2,5 Ct/kWh bis 2012 und von 3,5 Ct/kWh ab 2013 vorgeschlagen.

c) Auswirkungen

Abb. 14 Jährliches Aufkommen ein Atomsteuer (2,5Ct./3,5Ct.) bei geltender Rechtslage in Mrd. €



Eine Atomsteuer, die Atomstrom mit 2,5 Ct/kWh belastet, würde in 2011 zu einem Aufkommen von etwa 3,4 Mrd. € führen. Für die Aufkommensschätzung der Folgejahre berücksichtigen wir die nach Stand 2009

⁸⁰

Ausführlich dazu siehe Öko-Institut 2009 sowie FÖS/Greenpeace 2009, S 63ff.

zu erwartenden Stilllegungen von Atomkraftwerken gemäß der Begrenzung der Restlaufzeiten.⁸¹ Demnach wird das letzte AKW 2022 stillgelegt, das Aufkommen einer Atomsteuer steht also nicht dauerhaft zur Verfügung. Die Einnahmeverluste aus ersten Stilllegungen würden aber durch den höheren Satz von 3,5 Ct/kWh ab 2013 zunächst kompensiert werden. Das Steueraufkommen wurde kalkuliert über Multiplikation der Steuersätze mit der gemäß Atomausstieg in den nächsten Jahren jeweils zu erwartenden Nettostromerzeugung. Insgesamt würde für die gesamte Restlaufzeit der Atomkraftwerke ein kumuliertes Aufkommen in Höhe von rund 28 Mrd. € entstehen.

Sollte die neue Bundesregierung die Restlaufzeiten der Atomkraftwerke verlängern, würde eine Atomsteuer aus doppeltem Grund ein deutlich höheres Steueraufkommen erbringen müssen. Zum einen würde eine Laufzeitverlängerung dazu führen, dass die Besteuerungsgrundlage schwächer und später zurückgeht. Zum anderen sollte der Steuersatz dann höher gewählt werden, um auch die allgemeinen (nicht aus dem Emissionshandel resultierenden) Renten abzuschöpfen, die daraus entstehen, dass abgeschriebene Atomkraftwerke Strom zu geringeren Grenzkosten als dem Börsenpreis erzeugen können.

Das Sparpaket der Bundesregierung sieht in seiner vorläufigen Fassung von Juni 2010 eine Kernbrennstoff-Steuer mit einem Aufkommen von 2,3 Mrd. € pro Jahr von 2011 bis 2014 vor. Ohne eine Laufzeitverlängerung entspräche dies für 2011 einer Belastung von etwa 1,5 Ct/kWh. Diese Belastung ist zu gering, um die Vorteile der Atomindustrie zu kompensieren. Umstritten ist in der Koalition, ob im Falle einer Laufzeitverlängerung eine zusätzliche Abschöpfung hinzu kommt, um die im Koalitionsvertrag zugesagte Förderung der erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz aus der Abschöpfung der Mehrgewinne zu realisieren.

Soziale Folgen

Durch eine Atomsteuer werden geringe bis keine sozialen Folgen entstehen. Zu erwarten ist vielmehr ein Rückgang der ungerechtfertigten, weil leistungslosen Gewinne der Atomindustrie. Vor allem im Licht der möglichen anderen Alternativen zur Haushaltskonsolidierung, also Kürzungen bei Sozialleistungen oder einer Mehrwertsteuererhöhung, kann diese Steuer als äußerst sozial verträglich angesehen werden. Zudem ist keine Erhöhung der Strompreise zu erwarten, denn der Atomstrom liegt deutlich unter dem ausschlaggebenden Preis des Grenzkraftwerkes an der Strombörse, das je nach Brennstoffpreisen, entweder ein Kohle- oder ein Gaskraftwerk ist, niemals jedoch ein (abgeschriebenes) Atomkraftwerk.

⁸¹ BMU 2009: Neues Denken - Neue Energie: Roadmap Energiepolitik 2020

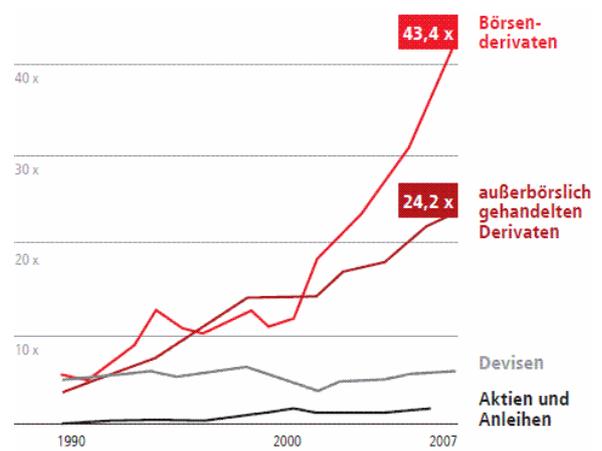
B. Soziale Instrumente

1. FINANZTRANSAKTIONSTEUER

a) Ausgangslage

Die Finanztransaktionsteuer ist derzeit ein intensiv diskutiertes Thema. Obwohl ihre Einführung seit vielen Jahren von unterschiedlichen Seiten gefordert wird, gab es zumindest in Deutschland erst in jüngster Zeit im Zuge der Finanzkrise eine ernsthafte Debatte um ihre Vor- und Nachteile. Denn die mangelhafte Regulierung der Finanzmärkte wird einhellig als eine Ursache der Krise angesehen. Daher soll nun unter anderem die Spekulation auf den Finanzmärkten eingeschränkt und die Finanzmarktteilnehmer, insbesondere die Spekulanten, an den durch die Krisen entstandenen Kosten beteiligt werden. In den vergangenen Jahren ist es zu einer zunehmenden Entkopplung der Finanztransaktionen von den realwirtschaftlichen Abläufen gekommen. Das Volumen der Finanzmärkte ist geradezu explodiert. So lag das Volumen der Finanztransaktionen im Jahr 2007 weltweit betrachtet beim etwa 75-fachen des globalen Bruttoinlandsproduktes (BIP).

Abb. 15 Entwicklung internationaler Finanztransaktionsvolumina



Quelle: BIZ, World Federation of Exchanges 2008, © Hans-Böckler-Stiftung 2008

Teilt man die Transaktionen auf in verschiedene Unterarten, so fallen vor allem die Börsenderivate und außerbörslich gehandelten Derivate ins Auge. Wie in Abb. 16 zu sehen ist lag das weltweite Volumen der Börsenderivate dabei beim 43-fachen, das der außerbörslich gehandelten Derivate beim 24-fachen des BIP. Vergleicht man dies mit 1990, so hat sich das Volumen der Börsenderivate mehr als verachtfacht, das der außerbörslichen Derivate etwa verfünffacht. Betrachtet man bei den Börsenderivaten allein Deutschland, so ergibt sich eine noch größere Vervielfachung in noch kürzerer Zeit. Hier stieg das Volumen vom 6-fachen des BIP im Jahr 1997 in nur zehn Jahren auf das 53-fache. Ausgelöst wurde dies vor allem durch die Gründung der Eurex in Frankfurt, einer der weltweit größten Terminbörsen für Finanzderivate. Insgesamt konzentrieren sich die Finanztransaktionen auf einige wenige Finanzplätze, so finden zum Beispiel 99% der europäischen Finanztransaktionen in Deutschland und Großbritannien statt. Zudem sind die Vorgänge auf den Finanzmärkten durch die unkontrollierte Einführung immer neuer Finanzprodukte von großer Intransparenz geprägt. Gleichzeitig sind Finanzprodukte bisher Mehrwertsteuerbefreit und werden somit besser behandelt als andere Güter und Dienstleistungen. Gegner einer Finanztransaktionsteuer sehen die Ursachen für die Entfernung vom fundamentalen Preis nicht in der Spekulation, sondern in externen Schocks. Die Spekulation führe vielmehr dazu die Volatilität der Preise zu dämpfen. Eine Finanztransaktionsteuer greife nun unnötiger Weise in diesen Prozess ein und verringere das Volumen künstlich. So käme es zu Ineffizienzen und letztlich zu Schäden für die Volkswirtschaft, würde die Steuer eingeführt. Mittlerweile zählen in Deutschland jedoch namhafte Vertreter aller größeren Parteien, mit Ausnahme der FDP, zu den generellen Befürwortern einer Finanztransaktionsteuer. Neben dem Großteil der Parteien setzen sich auch etliche Vereine, Verbände, Gewerkschaften sowie Privatpersonen für die Finanztransaktionsteuer ein. So haben 56 namhafte Organisationen, wie z.B. der DGB, Attac, BUND oder Brot für die Welt, einen offenen Brief der Kampagne „Steuer gegen Armut“ an Bundeskanzlerin Merkel, CSU-Chef Seehofer und Außenminister Westerwelle unterzeichnet, in dem die Einführung einer allgemeinen Transaktionssteuer gefordert wird. Eine entsprechende Petition an den Bundestag wurde von insgesamt 66.204 Bürgerinnen und Bürgern unterzeichnet. Auch in Europa finden sich prominente Unterstützer einer internationalen Finanztransaktionsteuer - unter ihnen Frankreichs Präsident Sarkozy und der britische Premierminister Brown, sowie EU-Kommissionspräsident Barroso. Dabei gibt es durchaus verschiedene Konzepte von Finanztransaktionen: die Börsenumsatzsteuer, die Tobin-Steuer und die allgemeine Finanztransaktionsteuer. Der grundsätzliche Unterschied liegt in der Frage, welche Transaktionen besteuert werden. Während bei der klassischen Tobin-Steuer nur die Devisengeschäfte besteuert werden, belastet die Börsenumsatzsteuer nur Transaktionen, die an Börsen getätigt werden. Im Gegensatz dazu besteuert die allgemeine Finanztransaktionsteuer alle Finanztransaktionen, egal ob Devisen oder Wertpapiere, außerbörslich oder börslich gehan-

delt. Dadurch ergeben sich bei den verschiedenen Steuern natürlich auch verschiedene Lenkungseffekte und Aufkommen.

Am 31.03.2010 wurde in Deutschland statt einer Finanzsteuer eine Bankenabgabe auf den Weg gebracht. Bei dieser zahlen Banken entsprechend ihrem Risikoverhalten in einen Fonds ein, der dann im Fall einer neuen Finanzkrise dazu genutzt werden soll, die Banken zu unterstützen. Wesentliche Funktionen einer Finanztransaktionsteuer werden jedoch von einer Bankenabgabe nicht erfüllt: Zum einen ist das erwartete Volumen mit geschätzten 1,2 Mrd. € pro Jahr viel zu gering um einen nennenswerten Beitrag zur Finanzierung der Krisenkosten zu leisten, zum anderen entfaltet sie daher auch keine Anreize zur Eindämmung der Spekulation.

Europäische Vorbilder

In Europa sind Finanztransaktionsteuern bereits in unterschiedlicher Form umgesetzt. In Großbritannien wird, in ihrer jetzigen Form, seit 1986 die so genannte „stamp duty“, also Stempelsteuer, erhoben. Dabei muss unterschieden werden zwischen papierlichen Transaktionen, bei denen die ursprüngliche Steuer zum Einsatz kommt, und der „stamp duty reserve tax“ (SDRT), die bei elektronischem Handel fällig wird. Allerdings sind die Hauptmerkmale gleich: Die Stempelsteuern werden beim Kauf von Aktien, börsenfähigen Wertpapieren und bestimmten Geschäftsanteilen fällig. Der Standard-Steuersatz liegt bei 0,5% des Kaufpreises. Bei bestimmten Sonderformen sind Sätze von bis zu 1,5% möglich. Die Steuer wird jedoch nur fällig für Anteile von in Großbritannien registrierten Firmen. Nichtsdestotrotz wurden durch diese Steuer im Jahr 2007 etwa 3,65 Mrd. GBP⁸² eingenommen. Bemerkenswert sind zudem die extrem geringen Erhebungskosten von gerade einmal 0,02%⁸³ des Aufkommens, die die SDRT verursacht. Die Erhebungskosten der Einkommensteuer in Deutschland liegen beispielsweise bei etwa 2%, die der Ökosteuer bei 0,13%. Möglich wird dies, da die SDRT automatisch bei jeder elektronischen Transaktion abgebucht wird. Auch andere europäische Länder erheben Steuern auf Finanztransaktionen, beispielsweise Griechenland, Polen und Belgien. Auch in Deutschland gab es eine Börsenumsatzsteuer. Hier wurden auf Wertpapiertransaktionen je nach Wertpapierart Steuern zwischen 1,0 und 2,5 Promille des Kurswertes fällig. Diese wurde allerdings 1991 abgeschafft, „um den Finanzplatz Deutschland zu fördern“.

b) Ausgestaltung

Bei der Ausgestaltung einer Finanztransaktionsteuer müssen mehrere Punkte beachtet werden. Zunächst muss man sich entscheiden, welche Transaktionen man besteuern will. Wenn kurzfristige Spekulationen insgesamt verringert und wesentliche Beiträge zur Haushaltskonsolidierung geleistet werden sollen, fällt die Tobin-Steuer, die eher dafür ausgestaltet ist Staaten eine eigenständige Geldpolitik zu ermöglichen, aus. Allgemein bevorzugt wird daher die möglichst internationale, wenigstens aber europaweite Einführung einer allgemeinen Finanztransaktionsteuer. Ist diese nicht durchsetzbar, ist die nationale Einführung einer auf den börslichen Handel beschränkten Börsenumsatzsteuer denkbar, wie sie in Großbritannien und anderen Ländern besteht.

Bei der Frage des angemessenen Steuersatzes bewegen sich die Vorschläge meist in einem Korridor zwischen 0,01% und 0,1%. Bei einem Unterschied um den Faktor Zehn ist natürlich auch mit sehr unterschiedlich ausgeprägten Folgen der Steuer zu rechnen. Das Aufkommen wird allerdings nicht ganz so stark variieren, da die Verhaltensänderungen und Ausweichreaktionen schwächer ausfallen je niedriger der Steuersatz ist. Insgesamt kann man aber auf Grund des niedrigen Steuersatzes davon ausgehen, dass langfristige Investitionen nur in sehr geringem Maß von dieser Steuer betroffen sein werden. Trotzdem scheint es für die Einführung einer solchen Steuer sinnvoll, zunächst mit einem extrem niedrigen Satz von 0,01% zu beginnen. Dann könnten die eingetretenen Auswirkungen analysiert und gegebenenfalls der Steuersatz schrittweise weiter erhöht werden.

Zu beachten ist weiterhin nach welcher Methodik besteuert werden soll. Um gerade hochspekulative, risikoreiche Transaktionen zu belasten, sollte eine Steuer so ausgestaltet sein, dass die realen Anlagewer-

⁸² Taxes in Europe database: http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxinv/getcontents.do?mode=normal&kw1=stamp&kw2=&kw3=-&year=2010&coll=UK+-+Stamp+duty+-+Reserve+tax

⁸³ WIFO 2009: A General Financial Transaction Tax Motives, Revenues, Feasibility and Effects

te besteuert werden und nicht nur die „Sicherstellung“ (Margin). Ein kleines Beispiel macht die Relevanz hiervon deutlich. Nehmen wir an, ein Anleger spekuliert auf Kursschübe des Deutschen Aktienindex (DAX). Dazu kauft er DAX-Future-Werte im Umfang von 150.000 €. Als Sicherstellung muss er aber nur 7.500 € zahlen. Dies entspricht einem Hebel von 20, der reale Anlagewert entspricht also dem 20-fachen der Sicherstellung. Nehmen wir nun einen Steuersatz von 0,05% an, so sollte die Steuerschuld nicht 0,05% von 7.500 €, also 3,75 €, sondern 0,05% von 150.000 €, also 75 €, betragen.

c) Auswirkungen

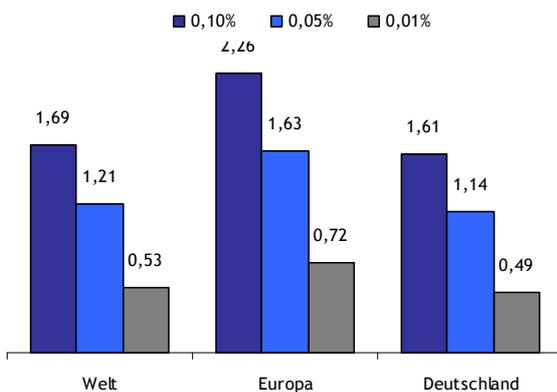
Die Auswirkungen einer allgemeinen Finanztransaktionsteuer werden unterschiedlich eingeschätzt, je nachdem ob man Befürworter oder Gegner befragt. Der einzige Konsens besteht darin, dass eine Steuer das Transaktionsvolumen verkleinern wird. Allerdings werden die daraus entstehenden Wirkungen gegensätzlich gesehen.

Die Gegner befürchten, dass es zu volatileren Preisen, höheren Kapitalbeschaffungskosten und einem Schaden für die Gesamtwirtschaft führt, der nicht nur Spekulanten, sondern auch Kleinanleger und sonstige Investoren treffen würde. Bei einer nationalen, oder auch europäischen Lösung, sei zudem eine Flucht des Kapitals ins steuerfreie Ausland zu erwarten.

Die Befürworter sehen die Finanztransaktionsteuer als Stabilisator der Finanzmärkte, da sie kurzfristige Spekulation verteuert und somit vermindert. Vor allem der trendgesteuerte „technical trade“ mit seinen Transaktionen in kürzesten Abständen würde verhindert, oder zumindest eingeschränkt. Dadurch Sorge sie dafür, dass Preise wieder näher an ihrem fundamentalen Gleichgewicht liegen. Auch sei sie sozial gerecht, da man davon ausgehen könne, dass ein Großteil dieser kurzfristigen, hochriskanten Finanztransaktionen nicht von privaten Kleinanlegern betrieben wird. Die Einnahmen könnten dann zum Beispiel zur Haushaltskonsolidierung oder Entwicklungsfinanzierung beitragen. Zudem könnte durch die beschriebenen Auswirkungen der Steuer eine mögliche nächste Finanzkrise verhindert, oder zumindest abgefedert werden.

Geschätztes Aufkommen

Abb. 16 Geschätzte Einnahmen aus einer Finanztransaktionsteuer (% des BIP)



Das erwartete Aufkommen einer allgemeinen Transaktionssteuer hat das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) berechnet. Dabei ergeben sich für Deutschland je nach Höhe des Steuersatzes (0,01%, 0,05% oder 0,1%) Werte von 0,49% bis 1,61% des nominellen BIP.⁸⁴ Dies entspräche etwa 12 bis 39 Mrd. € im Jahr. Mit eingerechnet wurden dabei auch die Ausweichreaktionen, die eine solche Steuer auslösen würde. Die hier genannten Zahlen basieren auf einer mittleren Reduktion des Handelsvolumens. Bei einer hohen Reduktion würde sich das Aufkommen zwischen 0,43% und 0,94%, bei einer niedrigen zwischen 0,56% bis 2,27% des BIP bewegen. Bei mittlerem Ausweichverhalten und einem Steuersatz von 0,10% wäre ein weltweites Aufkommen von 1,69% möglich, bezogen auf Europa sogar von 2,26%. Die höchsten Werte bezogen auf das BIP erreicht Nordamerika; hier wurden 2,52% errechnet. Für die ÖSFR rechnen wir kurzfristig mit der Einführung einer Börsenumsatzsteuer mit einem

geschätzten Volumen von 3 Mrd. €, mittelfristig mit der Finanztransaktionsteuer mit dem niedrigsten Steuersatz von 0,01% und einer mittleren Reduktion des Handelsvolumens. Dies ergibt laut WIFO ein Aufkommen von 0,49% des BIP. Für 2014 ist vom AK Steuerschätzung (Mai 2010) ein BIP von 2736 Mrd. € prognostiziert. Also wären in diesem Jahr Einnahmen in Höhe von 13,4 Mrd. € möglich.

84

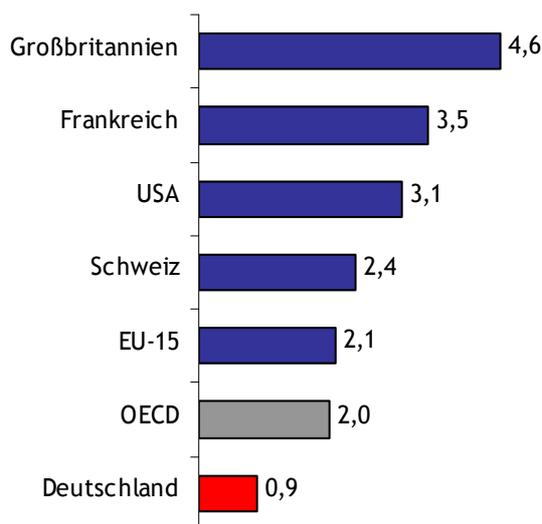
WIFO 2008: A General Financial Transaction Tax: A Short Cut of the Pros, the Cons and a Proposal

2. VERMÖGENSTEUER

a) Ausgangslage

In Deutschland geht die Schere zwischen Arm und Reich seit Jahrzehnten immer weiter auseinander. Diese Entwicklung verschärfte sich zudem im vergangenen Jahrzehnt, weil das Lohnniveau, vor allem mittlerer und niedriger Einkommen, stagnierte. Gleichzeitig stiegen die Kapitaleinkünfte, bis zur Finanzkrise, stetig an. So steigt zwar das Gesamtvermögen, allerdings profitieren die Vermögenden davon in überproportionaler Weise. Begründet wurde das stagnierende Lohnniveau meist damit, dass Deutschland international wettbewerbsfähiger werden müsse. Allerdings muss, selbst wenn man dieser Prämisse zustimmt, darüber nachgedacht werden, ob dann nicht eine höhere Umverteilung mittels vermögensbezogener Steuern angebracht ist, um die niedrigen Löhne auszugleichen. Zu diesen Steuern gehören die Grundsteuer, die Erbschaft- und Schenkungsteuer, die Kapitaltransaktionsteuer und die Vermögensteuer. Gerade letztere ist, auch im Zuge der Finanzkrise, wieder ins Gespräch gekommen. So hat sich neben der Partei Die Linke auch die SPD Ende 2009 für die Wiedereinführung der Vermögensteuer ausgesprochen. Auch der Deutsche Gewerkschaftsbund unterstützt dies. Doch es gibt auch Gegenstimmen. Diese sind vor allem bei der CDU und FDP zu finden. Nicht leugnen lässt sich allerdings die Tatsache, dass Vermögen in Deutschland im internationalen Vergleich relativ gering besteuert wird.

Abb. 17 Anteil vermögensbezogener Steuern 2006 (in % zum BIP)



Wie in Abb. 18 zu sehen ist, befindet sich Deutschland am unteren Ende des internationalen Vergleichs. So machen die Einnahmen aus vermögensbezogenen Steuern gerade einmal knapp 0,9% des Bruttoinlandsproduktes aus. Auffallend ist, dass gerade der angelsächsische Raum bedeutend höhere Werte erreicht. So beträgt dieser 4,6% in Großbritannien und immerhin noch 3,1% in den USA. Auch in Frankreich liegt der Satz mit 3,5% fast 4-mal so hoch. Im Vergleich zum Durchschnitt der OECD-Länder hat Deutschland nicht einmal ein halb so hohes prozentuales Aufkommen.⁸⁵ Dies liegt v.a. daran, dass Deutschland vergleichsweise niedrige Grund- und Erbschaftsteuern hat und seit 1997 auch keine Vermögensteuer mehr erhebt. Im Folgenden soll von den vermögensbezogenen Steuern die Vermögensteuer selbst weiter vertieft werden.

Die Vermögensverteilung und -entwicklung in Deutschland

Insgesamt verfügten die privaten Haushalte in Deutschland im Jahr 2007 über ein Nettogesamtvermögen von 6,6 Billionen €. ⁸⁶ Die Vermögensverteilung zeigt Abb. 19. Das DIW berechnete weiterhin, dass im Jahr 2007 die reichsten 10 Prozent der Deutschen über 61,1% des Vermögens (ca. 4 Billionen €) verfügten, wohingegen die ärmsten 10 Prozent sogar mit 1,6 Prozent (ca. 100 Milliarden €) in der Kreide standen. Teilt man die Bevölkerung hälftig, so fällt auf, dass das gesamte Vermögen in der „oberen“ Hälfte liegt, da das Vermögen der restlichen 40 Prozent der „unteren“ Hälfte von den Schulden der ärmsten 10 Prozent aufgebraucht wird. Betrachtet man nur das reichste Prozent der Bevölkerung, so besaß dieses 23 % des gesamten Vermögens.

Für die konkrete Ausgestaltung einer Vermögensteuer von besonderem Interesse ist auch, wie viel Prozent der Bevölkerung ein gewisses Vermögen oder mehr besitzen. Das DIW gibt hier für 2007 für die reichsten 10 Prozent ein Mindestgesamtvermögen von 222.000 €, für die reichsten 5 Prozent von 337.000 € und für

⁸⁵ OECD 2008: Revenue Statistics 2008

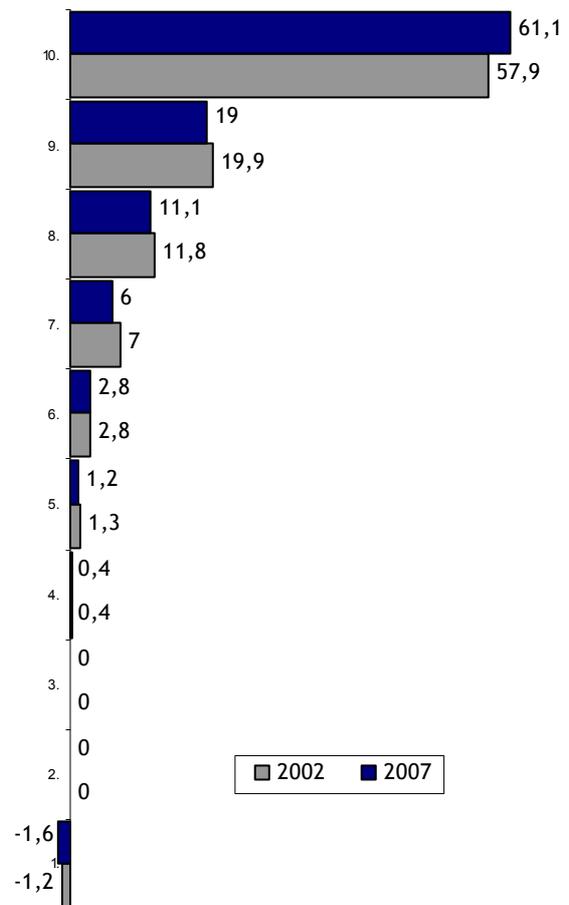
⁸⁶ DIW Berlin: Wochenbericht Nr. 4/2009 - Gestiegene Vermögensungleichheit in Deutschland

das reichste Prozent von 817.000 € an. Bei einem Freibetrag von 250.000 € wären also weniger als die reichsten 10 Prozent von dieser Steuer betroffen. Des Weiteren lässt sich in der Grafik erkennen, dass die Vermögensverteilung sich weiter Richtung oberes Zehntel verschiebt. So stieg der Anteil des Vermögens, das die reichsten 10 Prozent besitzen, von 2002 bis 2007 von knapp 58 Prozent auf über 61 Prozent, während die restlichen 90 Prozent der Bevölkerung anteilig Vermögen verloren oder bestenfalls ihren Anteil halten konnten. Dieses Phänomen der sich immer weiter öffnenden Schere zwischen Arm und Reich ist auch langfristig zu erkennen. Da aber auch das Vermögen insgesamt kontinuierlich angestiegen ist, heißt dies nicht zwangsläufig, dass die anderen 90% weniger Vermögen hätten. Meist ist das Gegenteil der Fall. Trotzdem profitieren die Reichsten überproportional stark von dem Vermögenswachstum. Insofern würde hier eine Vermögensteuer genau am richtigen Punkt ansetzen. Ein weiterer interessanter Parameter ist der Gini-Koeffizient. Dieser gibt an, wie weit die wirkliche Verteilung von einer Gleichverteilung abweicht. Dabei sind Werte zwischen 0 und 1 möglich, wobei 0 eine Gleichverteilung impliziert und 1, das ein Einzelner das gesamte Vermögen hält. Bei diesem Indikator ist auch eine stetige Zunahme der Ungleichverteilung zu erkennen. So ist der Wert in Deutschland von 2002 bis 2007 von 0,78 auf 0,80 gestiegen. International gesehen befindet sich Deutschland im Mittelfeld. Die USA besitzen einen Wert von 0,84, Großbritannien dagegen nur von 0,66.

Die Vermögensteuer in Deutschland

Bis 1997 wurde in Deutschland eine Vermögensteuer erhoben. Dabei galt (ab 1994) ein Freibetrag von 120.000 € pro Familienmitglied, ein Steuersatz von 1% für verzinsliche Wertpapiere, für Aktien 0,5% und für Körperschaften von 0,6%. Anlässlich eines Urteils des Bundesverfassungsgerichts aus dem Jahr 1995 wurde diese jedoch im Jahr 1997 ausgesetzt. Allerdings besagte das Urteil keineswegs, dass die Steuer an sich verfassungswidrig sei, sondern dass vielmehr die Besserbehandlung von Grundvermögen gegenüber anderem Vermögen ungerechtfertigt sei. Anstatt dies nun anzupassen, entschied sich die damalige schwarz-gelbe Koalition jedoch dazu, die Steuer auszusetzen. Begründet wurde dies mit dem zu dieser Zeit 53% plus Solidaritätszuschlag betragenden Spitzensteuersatz, der die Vermögenden schon genug belaste und zudem mit einigen Nachteilen der Vermögensteuer, die im nächsten Abschnitt vorgestellt werden. Von der rot-grünen Bundesregierung ist der Spitzensteuersatzes allerdings von 53% auf nur noch 42% abgesenkt worden. Im Zuge der großen Koalition wurde dann die so genannte „Reichensteuer“ eingeführt, die ab einem Einkommen von rund 250.000 € eine Erhöhung auf 45% vorsieht und somit einen Teil der Absenkung wieder zurücknahm. Trotzdem ist eine deutliche Verringerung der Besteuerung von Vermögenden zu verzeichnen. Die Vermögensteuer wurde aber dessen ungeachtet, weder unter rot-grüner noch unter großer Koalition, wieder eingeführt. Zeitweise gab es zwar Initiativen in diese Richtung. Beispielsweise wagten 2002 die damaligen Ministerpräsidenten Peer Steinbrück und Sigmar Gabriel einen Vorstoß. Auch die Grünen beschlossen Ende 2003 auf ihrem Parteitag, auf eine Wiedereinführung der Vermögensteuer zu drängen. Doch in beiden Fällen blieben die Bemühungen ergebnislos. In neuerer Zeit bilden die SPD, die Linkspartei und Teile der Grünen einen starken, wenn auch oppositionellen Befürworterkreis, zudem auch etliche soziale und gewerkschaftliche Organisationen zählen.

Abb. 18 Vermögensverteilung der Bevölkerung nach Zehnteln in %



b) Ausgestaltung

Die aktuell diskutierten Vorschläge sehen meist einen einheitlichen Steuersatz von 1% vor. Möglich wären natürlich auch progressiv ausgestaltete Tarife. Besteuert werden soll dabei das gesamte Vermögen zu seinem Verkehrswert abzüglich eines Freibetrags. Der Freibetrag gibt an, ab welchem Vermögen die Steuer greift und ist somit die entscheidende Größe um festzulegen, wer von einer Besteuerung betroffen ist. Hier gibt es verschiedene Vorschläge. So schlägt beispielsweise der DGB vor, pro Erwachsenen einen Freibetrag von 200.000 € und pro Kind von 50.000 € zu gewähren. Bei einer Familie mit 2 Kindern entspräche dies einem Freibetrag von 500.000 €. Bei einem solchen Freibetrag würde auch das oft zitierte Eigenheim steuerfrei bleiben. In einem fiktiven Beispiel mit einem Gesamtvermögen dieses 4-köpfigen Haushalts von 2.000.000 € entspräche dies einer Steuerschuld von 15.000 € pro Jahr, da 1.500.000 € versteuert werden müssten.

Für das Gesamtaufkommen der Vermögensteuer errechnete das DIW Berlin bei einer Steuer mit der genannten Ausgestaltung im Jahr 2002 ein potentielltes Aufkommen von etwa 16 Milliarden €. Eine neuere Studie des DIW Berlin, 2004 im Auftrag der Grünen erstellt, ergab auf Grund anderer Annahmen bezüglich der Ausgestaltung (vor allem im Bezug auf die Anrechenbarkeit auf die Einkommensteuer) „nur“ noch ein Volumen von 3,7 bis 11,1 Milliarden €. Für die ÖSFR gehen wir deshalb von einem Aufkommen einer Vermögensteuer in Höhe von ca. 11,0 Milliarden € aus.

Oft wird eine Wiedereinführung der Vermögensteuer als unsinnig abgetan, da ihre Erhebungskosten, also die Kosten der Verwaltung, zu hoch seien. Hierzu gibt es sehr unterschiedliche Zahlen. Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens berechnete Mitte der neunziger Jahre einen Wert von etwa 5,5% des Steueraufkommens. Auch Baden-Württemberg gab als Schätzung 4,5 bis 5% an. Dahingegen schätzte PricewaterhouseCoopers diese auf rund ein Drittel (1996). Zahlen des Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsforschungs-Instituts (RWI) aus dem Jahr 1984 liegen bei 20%. Neuere Daten scheinen leider, zumindest aus verlässlichen Quellen, nicht verfügbar. Bei einer nicht vollzogenen Steuer ist dies natürlich auch schwer abzuschätzen. Allerdings ist davon auszugehen, dass durch eine optimale Ausgestaltung zumindest ein Wert erreicht werden kann, der am unteren Ende der hier genannten Spanne liegt. Je höher der Steuersatz liegt, desto geringer dürften (anteilig) die Erhebungskosten ausfallen. In jedem Fall scheinen die Erhebungskosten aber höher als beispielsweise bei der Einkommensteuer zu liegen, wo sie etwa 2% betragen. Bei den Befolgungskosten sieht es im Bezug auf verlässliche Daten leider auch nicht viel besser aus. Als Befolgungskosten werden die Kosten bezeichnet, die entstehen, wenn ein Steuerschuldner die Steuer gesetzeskonform abführt, also Steuerberater in Anspruch nimmt, oder selbst Zeit darauf verwenden muss. Eine Studie des DIW Berlin von 2004 gab hierfür einen Wert von 5,5 Milliarden € an. Jedoch muss dabei beachtet werden, dass eine Bewertung des Vermögens voraussichtlich nur alle 3 Jahre nötig würde, man diesen Wert also dritteln muss. Trotzdem bleiben mit 1,8 Milliarden € immer noch etwa 17 Prozent des in der dortigen Studie geschätzten Aufkommens übrig. Allerdings bezweifeln viele die Berechnungsmethode, mit der diese Zahl zustande kam. Im Vergleich dazu hat die Einkommensteuer Schätzungen zu Folge Befolgungskosten von etwa 3,4%. Aufgrund der großen Spannweite der Schätzungen und fehlender statistischer Werte bleibt festzuhalten, dass bei der Ausgestaltung einer neuen Vermögensteuer auf jeden Fall ein besonderer Fokus darauf gelegt werden muss, diese Kosten so gering wie möglich zu halten.

c) Auswirkungen

Eine Vermögensteuer könnte zu einer Verringerung der sozialen Ungleichheit und damit einem Schließen der sich öffnenden Schere bei der Vermögensverteilung beitragen. Belastet werden nur diejenigen, die ein entsprechend hohes Vermögen besitzen. Zudem erhoffen sich Befürworter eine Verringerung des spekulativen Kapitals und eine Stärkung der Nachfrage und Investitionstätigkeit. Die vom Staat eingenommenen Gelder könnten dafür verwendet werden Investitionen durchzuführen oder das Haushaltsdefizit abzubauen. Im internationalen Vergleich der vermögensbezogenen Steuern könnte sich Deutschland, das bisher am unteren Ende der Skala steht, durch die Einführung einer Vermögensteuer an den internationalen Standard annähern. Auch dass durch die Vermögensteuer eine Mehrfachbesteuerung durchgeführt wird, muss zu keinen negativen Auswirkungen führen. Eine solche Mehrfachbesteuerung ist auch heutzutage schon gang und gäbe, zum Beispiel beim Verbund von Einkommen-, Mehrwert- und Erbschaft- bzw. Schenkungsteuer. Bei der Ausgestaltung der Steuer muss allerdings darauf geachtet werden, dass die Erhebungs- und Befolgungskosten so gering wie möglich gehalten und eine Erodierung der Vermögensbasis (vor allem wenn sie Existenz bedrohend für Unternehmen würde) sowie eine Kapitalflucht ins Ausland weitest möglich vermieden werden.

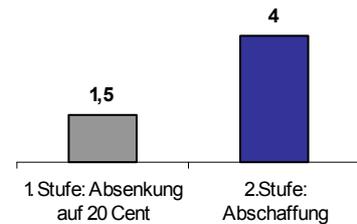
C. Zusätzliche ökologische Instrumente

1. ABBAU WEITERER SUBVENTIONEN UND STEUVERGÜNSTIGUNGEN

a) Entfernungspauschale

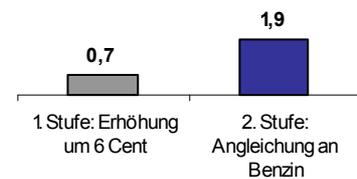
Derzeit bekommen Arbeitnehmer für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte pauschal 30 ct/km angerechnet, die vom zu versteuernden Einkommen abgezogen werden können. Diese Regelung ist ökologisch und sozial kontraproduktiv, da sie weite Wege zur Arbeit fördert und Berufstätige mit höherem Einkommen stärker profitieren. Als umweltschädliche Subvention, die zusätzliches Verkehrsaufkommen und die Zersiedelung der Landschaft fördert, ist die Entfernungspauschale schrittweise abzuschaffen. Hier ist allenfalls eine ökologisch sinnvoll ausgestaltete Härtefallregelung denkbar. Bei einer Absenkung der Entfernungspauschale in einem ersten Schritt von 30 auf 20 Ct. kann mit Mehreinnahmen von circa 1-2 Mrd. € gerechnet werden.

Mögliches Aufkommen in Mrd. €



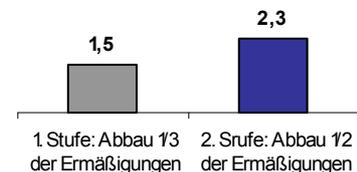
b) Dieselsteuer

Diesel hat einen höheren Kohlenstoffgehalt und damit einen ca. 16 Prozent höheren CO₂-Ausstoß je Liter als Benzin. Er ist zudem wesentlich krebserregender, wird aber um 18 Ct/l niedriger besteuert als Benzin. In letzter Zeit kam es in Deutschland zu einer massiven Zunahme von privat genutzten Dieselfahrzeugen. Das FÖS schlägt vor, den Steuersatz auf nicht gewerblich genutzten Diesel kurzfristig um 6 Ct/l anzuheben. Mittelfristig könnten die Steuersätze vollständig angeglichen werden. Gleichzeitig müsste eine Anpassung der Kfz-Steuer erfolgen, bei der Dieselfahrzeuge derzeit höher belastet werden.



c) Ausnahmen von der Ökosteuer abbauen

Zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen wurden im Zuge der Ökosteuer-Einführung umfangreiche Ausnahmen und Steuerbegünstigungen für energieintensive Unternehmen geschaffen. Davon profitiert bisher vor allem das produzierende Gewerbe, das nur 60 Prozent der Ökosteueranteile auf Heizstoffe und der Energiesteuern zahlt und tatsächlich entstehende Mehrbelastungen zu 95 Prozent ausgeglichen bekommt. Bestimmte energieintensive Prozesse z.B. in der Glas-, Keramik-, Zement-, Kalk-, Baustoff-, Düngemittel- und metallverarbeitenden Industrie sind darüber hinaus seit Ende 2006 gänzlich von der Energiesteuer befreit. Das hohe Volumen der Sonderregelungen für energieintensive Unternehmen von 5,8 Mrd. €⁸⁷ mindert die Anreizwirkungen der Energiebesteuerung für die begünstigten Unternehmen und ist verteilungspolitisch problematisch.



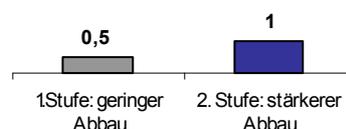
Da die Unternehmen des produzierenden Gewerbes überwiegend nicht am Emissionshandel teilnehmen, sollten die allgemeinen Steuerbegünstigungen zukünftig abgeschafft und der Spitzenausgleich reformiert werden. Der Spitzenausgleich könnte durch ein Modell ersetzt werden, das individuell für die Unterneh-

⁸⁷ in 2007 gemäß 21. Subventionsbericht der Bundesregierung

men bzw. Betriebe einen Indikator für die Energieintensität vorsieht.⁸⁸ Eine weitere Option wäre die Koppelung der verbleibenden Sonderregelungen an die Durchführung eines Energiemanagement-Systems.

d) Kohlesubventionen

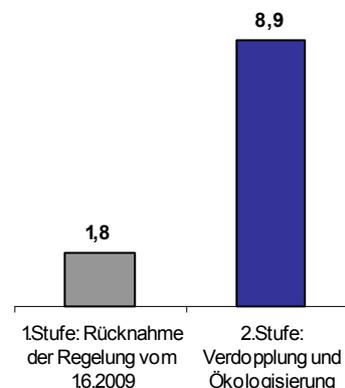
Jeder Arbeitsplatz im deutschen Steinkohlebergbau wird mit über 80.000 € im Jahr subventioniert. Im Jahr 2007 haben sich Bund, Länder und die Bergbaubetrieb darauf verständigt, die subventionierte Förderung der Steinkohle in Deutschland zum Ende des Jahres 2018 sozialverträglich zu beenden. Der Beschluss zum Auslaufen der Kohlesubventionen ist ein wichtiger Erfolg für die Klimapolitik. Die Steinkohlesubventionen müssen aber schneller als im Steinkohlefinanzierungsgesetz vorgesehen gesenkt werden. Die Risiken, die sich aus Altlasten und Ewigkeitskosten (Grubenwasserhaltung, Dauerbergschäden, Grundwasserreinigung sowie die Pensionsverpflichtungen gegenüber ehemaligen Bergbaubeschäftigten) ergeben, müssen allein von der RAG getragen werden. Ebenso sollten die Forschungsvorhaben rund um CCS kritisch überprüft werden. Die steuerlichen Begünstigungen, von denen sowohl Stein- als auch Braunkohle profitieren, sollten im Rahmen des Subventionsabbaus ebenfalls einbezogen werden. Ein an CO₂-Emissionen und Energiegehalt orientierter Energiesteuertarif sowie die Einführung von Abgaben auf Ressourcen- und Wasserentnahme mindern die heute bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zugunsten der Stein- und Braunkohle auf dem Energiemarkt. Nicht zuletzt ermöglichen diese Maßnahmen eine verursachergerechte Anlastung der Umweltschäden, die infolge von Ressourcenverbrauch, Flächennutzung sowie Treibhausgas- und Schadstoffausstoß im Rahmen der Kohleförderung und -nutzung entstehen.



2. ERHÖHUNG WEITERER UMWELTABGABEN

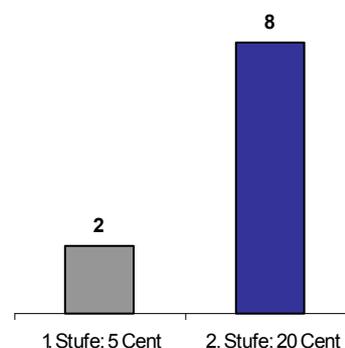
a) Kfz-Steuer

Schon seit vielen Jahren wird in Deutschland eine Diskussion über die CO₂-Orientierung der Kfz-Steuer geführt. In zwei Reformschritten hat die Bundesregierung zunächst eine zeitlich begrenzte Steuerfreiheit für Schadstoff ärmere Fahrzeuge eingeführt und schließlich die Bemessungsgrundlage neben dem Hubraum auch auf CO₂ (zu 50%) ausgeweitet. Durch die Umstellung werden allerdings nur geringfügige Entlastungen von CO₂-armen Fahrzeugen erreicht. Insgesamt ist die Kfz-Steuer durch die Reform sogar gesenkt worden. Die Kfz-Steuer müsste für eine effektive Lenkungswirkung deutlich höher liegen und stärker nach CO₂ gespreizt werden.



b) Energiesteuer auf Kraftstoffe

Kraftstoffe sind in Deutschland im europäischen Vergleich relativ teuer. Da Kraftstoffsteuern - wie andere Umweltsteuern auch - Mengensteuern sind, wird das Aufkommen automatisch durch Inflation abgewertet: Seit 2003 allein um 8,1 Ct. pro Liter. Die Kraftstoffsteuern könnten kurzfristig zumindest um fünf Ct. pro Liter angehoben wer-

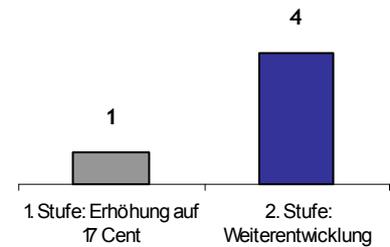


⁸⁸ Näheres siehe Meyer, Bettina (2008): Thesen und Bausteine zur Weiterentwicklung der Ökologischen Finanzreform, S. 56 ff: <http://www.foes.de/de/hintergrund1.php>

den. Weitere Erhöhungsschritte wären denkbar, wenn maßgebliche europäische Nachbarländer ihre Steuersätze ebenfalls anheben. Zukünftig sollte zumindest ein Inflationsausgleich stattfinden.

c) LKW-Maut

Im Jahr 2005 wurde in Deutschland eine leistungsbezogene, schadstoffabhängige, überwiegend satellitengestützte LKW-Maut eingeführt. Trotzdem wachsen die Verkehrszahlen im Bereich LKW weiter dramatisch. Um das Verursacherprinzip und die Kosteninternalisierung im LKW-Verkehr zu stärken, sollte der durchschnittliche Mautsatz zunächst auf das derzeit maximal mögliche Niveau von 17 Ct/km angehoben werden. Mittelfristig sollte die LKW-Maut auf weitere Straßen ausgeweitet und bereits LKW ab 3,5 t einbezogen werden (nicht erst ab 12 t gemäß aktuell geltender Regelung). Nach der anzustrebenden Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie um die Einbeziehung von externen Kosten sollte die Maut weiter erhöht werden.



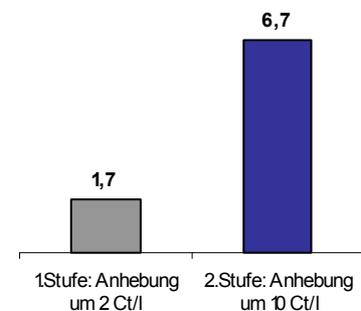
d) Zulassungsteuer statt Abwrackprämie

Kein anderes Land hat so viele Steuergelder zum Abwracken von Altautos in die Hand genommen wie Deutschland. Wir schlagen die Weiterentwicklung der Abwrackprämie, die ein reines Bonus-System war, zu einem Bonus-Malus-System vor. Fahrzeuge, die deutlich weniger umweltschädlich sind als der Durchschnitt, bekommen weiterhin eine Prämie, bzw. einen Bonus beim Kauf gezahlt. Besonders unökologische Autos werden dagegen mit einer Verkauf-, bzw. Zulassungsteuer belegt. Frankreich hat bereits die Idee eines Bonus-Malus-Systems bei der Fahrzeugzulassung umgesetzt.



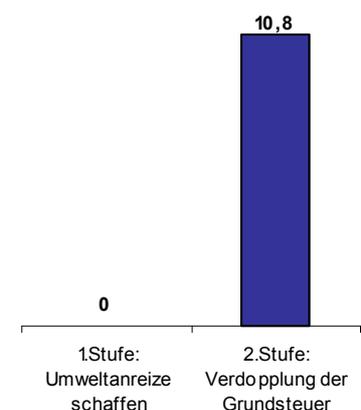
e) Energiesteuern auf Heizstoffe

Auch die Einnahmen der Steuern auf Heizstoffe (vor allem Öl und Gas) werden permanent durch Inflation entwertet. Zudem liegt Deutschland beim EU-weiten Vergleich der Steuersätze im hinteren Drittel. Probleme wie den Tanktourismus gibt es bei Heizöl nur in geringem Maße. Gleichzeitig wurden die Förderprogramme für energetische Altbausanierung und für erneuerbare Energien im Wärmebereich stark gekürzt. Eine schrittweise Anhebung der Steuern auf Heizstoffe um insgesamt 10 Ct/l könnte sowohl die Anreize zur energetischen Sanierung bzw. den Einsatz erneuerbarer Energien für die Wärmebereitstellung erhöhen, als auch die Finanzierung der bisherigen Förderprogramme sicherstellen.



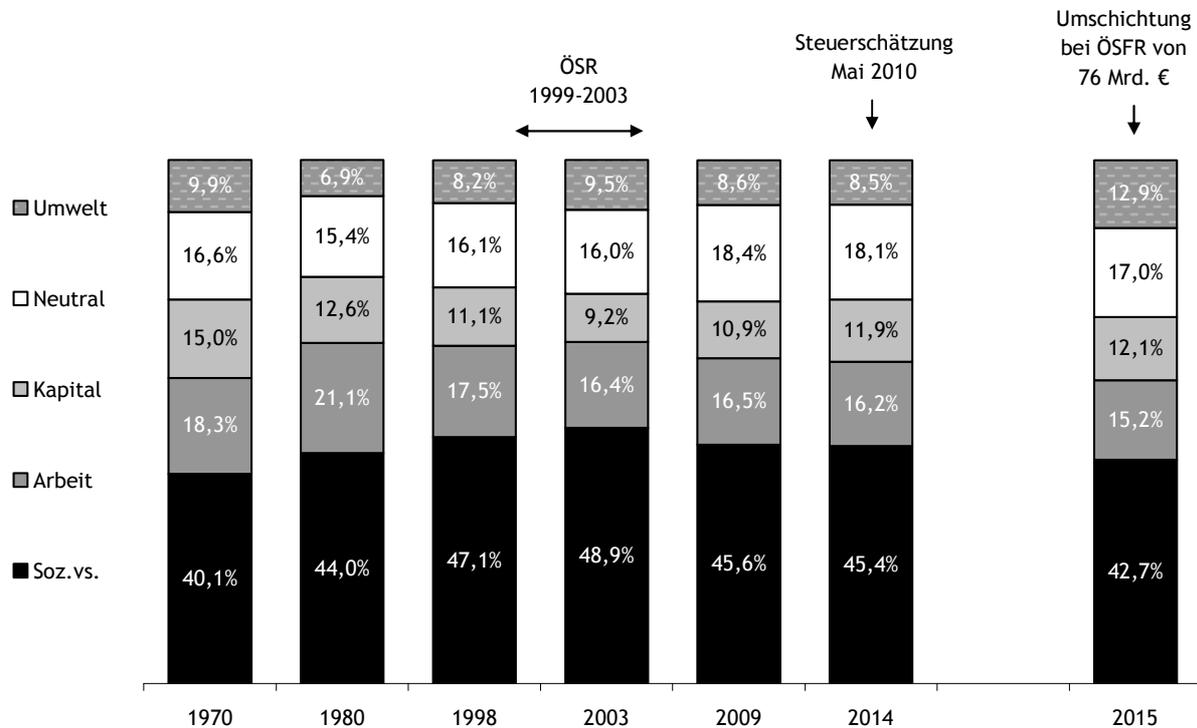
f) Ökologisierung und Verdopplung der Grundsteuer

Es müssen dringend politische Maßnahmen ergriffen werden, den Flächenverbrauch von ca. 120. Hektar pro Tag in Deutschland einzudämmen. Wenn der jetzige Trend nicht gestoppt wird, droht die weitere Zerstörung von Lebensräumen und die Ausrottung zahlreicher Tier- und Pflanzenarten. Auch unter diesem Aspekt wird seit Jahren eine Ökologisierung der Grundsteuer in Richtung einer Flächenverbrauchssteuer diskutiert. Denkbar wäre eine Koppelung des Steueraufkommens an die Erreichung bestimmter Energieeffizienz-Standards der Gebäude und eine Staffelung nach Versiegelungsgrad bzw. Lage des Grundstücks.



IV. ZUSAMMENFASSUNG

Abb. 19 Steuerstruktur in Deutschland (mit ÖSFR)



Wie in Abb.20 zu erkennen ist, würde die Umsetzung aller hier genannten Maßnahmen zu einer deutlichen Verschiebung der Anteile der verschiedenen Steuerarten in der Steuerstruktur führen. Durch die ökologischen Maßnahmen würde der Anteil der Umweltsteuern (in der weiten Definition) von 8,6% (2009) um die Hälfte auf 12,9% steigen. Von den dreizehn Maßnahmen findet allein der schnellere Abbau der Kohlesubventionen hier keinen Einzug, da er nicht der Steuerstruktur zugeordnet werden kann. Insgesamt haben die Umweltmaßnahmen ein mittelfristiges Volumen von 51,8 Mrd. €. Zusätzlich wird die Grundsteuer durch die angestrebte Ökologisierung den Umweltsteuern zugerechnet. Dadurch erhöht sich das Volumen der Umweltsteuern um weitere 12,2 Mrd. €. Dies führt zu einer Reduktion des Anteils der Kapitalsteuern. Diese wird aber sogar überkompensiert durch die Einführung der Finanztransaktionsteuer und die Wiedererhebung der Vermögensteuer. Insgesamt ergibt sich bei den Kapitalsteuern ein zusätzliches Volumen von 24,5 Mrd. €. Deswegen steigt ihr Anteil von 10,9% (2009) auf 12,1%. Der Faktor Arbeit sinkt anteilig, da hier keine Steuer- oder Abgabenerhöhungen vorgeschlagen werden. Bislang wurde in den Berechnungen darauf verzichtet die zusätzlichen Einnahmen anderweitig als zur Reduzierung der Schulden einzurechnen. Allerdings könnten die Einnahmen der ÖSFR natürlich auch dazu verwandt werden den Faktor Arbeit weiter zu entlasten (wie z.B. bei der Ökologischen Steuerreform durch die Stabilisierung der Rentenversicherungsbeiträge), das Bildungssystem zu verbessern oder um umweltfreundliche Investitionen anzukurbeln. Auch ein Einsatz für Maßnahmen gegen den Klimawandel oder für die Entwicklungszusammenarbeit wäre begrüßenswert. In diesem Szenario werden die 76 Mrd. € zunächst komplett zur Haushaltskonsolidierung eingesetzt, da die Reduzierung der Neuverschuldung als vordringliches Problem angesehen wird. Allerdings können und sollen diese Einnahmen, sobald die Haushaltslage es zulässt, eben jenen oben erwähnten Zwecken zugeführt werden.

Es geht darum, die Weichen für die Zukunft richtig zu stellen. Mit den hier vorgestellten Maßnahmen wird das Verursacherprinzip umgesetzt und dem Umweltverbrauch mittels marktwirtschaftlicher Instrumente ein Preis gegeben. Dabei wird auch das Gebot der sozialen Gerechtigkeit beachtet, da die Höhe des Umweltverbrauchs und der -verschmutzung stark mit der Höhe des Vermögens korrelieren und im Gegensatz dazu meist die ärmeren Schichten den negativen Folgen ausgesetzt sind und diesen nicht ausweichen können. Um langfristig Wohlstand zu schaffen und vor allem zu erhalten, muss ein Umsteuern in der Steu-

erstruktur in Richtung Umweltsteuern vorgenommen werden. Dies ist nicht nur notwendig um zu einer ressourcenschonenderen Wirtschaftsweise zu gelangen und damit unseren Umweltverbrauch auf ein für den Planeten verkraftbares Maß zu senken, sondern bringt auch Vorteile für die deutsche Wettbewerbsfähigkeit und einen Innovationsschub in Richtung einer „Green Economy“ mit sich.

Es ist Zeit für eine neue Ökologisch-Soziale Finanzreform!

V. ANHANG

A. Stimmen zur Ökologisch-Sozialen Finanzreform

Horst Köhler, Bundespräsident a.D.:

Wer Menschen oder Waren befördert, der zahlt heute Treibstoff, Personal, Verkehrsträger, Gebühren. Er zahlt aber wenig bis gar nicht für Luftverschmutzung, Lärmbelästigung, Gesundheitskosten, Umwelt- und Klimaschäden. Nur deswegen kann es, um ein anderes Beispiel herauszugreifen, billiger sein, Krabben aus der Nordsee nicht an der Nordsee, sondern in Marokko pulen zu lassen und anschließend doch in Deutschland zu verkaufen.(...)

Im Gegensatz zur Stromsteuer, die die Bahn bezahlen muss, ist Kerosin von der Energiesteuer befreit - ebenso übrigens wie Schiffstreibstoff. Wäre es im Sinne der Gleichbehandlung der Verkehrsträger nicht gerecht, die Aussetzung der Energiesteuer für Kerosin und Schiffstreibstoff zu beenden?(...)

Kostenwahrheit fördert intelligente Logistik, die die verschiedenen Verkehrsträger optimal kombiniert. Und Kostenwahrheit fördert die Verbreitung von Innovationen(...).

Rede auf dem Weltverkehrsforum am 27. Mai 2010 in Leipzig⁸⁹

„Wir müssen jetzt den Paradigmenwechsel hin zu einer Wirtschaftsweise einleiten, die unser Planet verkraftet und die letztlich auch mehr Sinn stiftet. Die Nation, die sich am schnellsten, am intelligentesten auf diese Situation einstellt, wird Arbeitsplätze und Wohlstand schaffen. Auch auf die Gefahr hin, mich jetzt mit vielen anzulegen: Wir sollten zum Beispiel darüber nachdenken, ob der Preis von Benzin nicht tendenziell höher als tendenziell niedriger sein sollte. Das Preissignal ist immer noch das stärkste Signal, damit Menschen ihr Verhalten ändern.“

Interview im Fokus am 21.03.2010⁹⁰

Norbert Röttgen, CDU-Umweltminister, und Christian Lindner, FDP-Generalsekretär:

Wenn Umweltgüter keinen Preis haben, können Märkte nicht effizient funktionieren. Dann wird - häufig auf der Grundlage von externen Effekten - zwischen Generationen und Regionen umverteilt.(...)

An die Prozesspolitik in der Finanz- und Wirtschaftskrise wollen wir deshalb nun eine ökologisch gestaltende Ordnungspolitik anschließen, die Umweltschutz und Ressourcenschonung zum wirtschaftlichen Eigeninteresse von Unternehmen und Bürgern macht. Sie orientiert sich am Verursacher- und Vorsorgeprinzip, das heißt, sie beseitigt externe Effekte, berücksichtigt ökologische Risiken und bereitet die Volkswirtschaft beispielsweise auf künftige Knappheiten vor.(...)

Eine marktwirtschaftliche Ökologie kann Wettbewerbsfähigkeit steigern, indem sie neue Wachstumsmärkte erschließt, unternehmerische Innovationsfähigkeit steigert und die strategisch bedeutende Energie-/Materialeffizienz in den Unternehmen erhöhen hilft. Zukunftsgerechtes Wachstum ist notwendig, wenn Deutschland einen selbsttragenden Aufschwung erreichen und finanzpolitischen Handlungsspielraum zurückgewinnen will.

Gastbeitrag in der SZ am 26.03.2010⁹¹

⁸⁹ Rede in Leipzig: <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Bulletin/2010/05/61-3-bpr-weltverkehrsforum.html>

⁹⁰ Focus vom 21.03.2010: http://www.focus.de/politik/deutschland/gruenes-wachstum-koehler-fuer-hoehere-benzinpreise_aid_491802.html

Wolfgang Schäuble, CDU-Finanzminister:

Im Energiebereich zum Beispiel finden Sie jede Menge Subventionen auf die unterschiedlichsten Energiearten. Die abzubauen hat doch nichts mit dem Quälen der Bürger zu tun.

Interview in der Bild am Sonntag, 30.05.2010⁹²

Sigmar Gabriel, Parteivorsitzender der SPD:

Auf jeden Fall mit Subventionsabbau. Da können wir problemlos rund zehn Milliarden Euro pro Jahr einsparen. Bei der indirekten Förderung der Atomkraft ist einiges zu holen: Die Entsorgungskosten etwa müssen stärker von den Verursachern getragen werden. Auch die Absetzbarkeit von Spritkosten bei Dienstwagen ist das Gegenteil von ökologisch, weil es zum Kauf von Spritschluckern animiert.

Interview im Handelsblatt, 14.06.2010⁹³

Renate Künast, Fraktionsvorsitzende der Grünen im Bundestag:

Warum, bitte schön, fangen wir nicht mit dem Umbau hin zu einer ökologischen Dienstwagensteuer an, die dazu führt, dass nicht jedes Auto steuerlich voll abgesetzt werden kann, statt tonnenschwere Dienstwagen zu subventionieren? Oder die Ökosteuer. Warum gibt es Ausnahmen für die Zementindustrie? Zement ist kein global gehandeltes Produkt. Solche unsinnigen Ausnahmen wollen wir streichen.

Haushaltsrede 2010 im Bundestag, 17.03.2010⁹⁴

Bündnis 90/Die Grünen:

Die Idee der ökologischen Finanzreform ist einfach: Preise müssen die ökologische Wahrheit sagen. Wer umweltfreundlich produziert und konsumiert, soll weniger bezahlen als jene, die Umwelt und Klima verschmutzen. Dazu müssen umweltschädliche Subventionen abgebaut und umweltfreundliches Verhalten steuerlich belohnt werden. Vor allem aber muss die Steuerlast vom Faktor Arbeit hin zum Faktor Umwelt verlagert werden, wovon die Bürgerinnen und Bürgern unmittelbar profitieren.

Das Dienstwagenprivileg für große Spritfresser wollen wir abschaffen. Dass die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler Milliarden für Firmenlimousinen aufbringen müssen, ist weder ökologisch noch sozial, genauso wenig wie die Steuerbefreiung von Flugbenzin. Die LKW-Maut wollen wir weiter entwickeln als Klimaschutzinstrument und zur Internalisierung der externen Kosten des Güterverkehrs. Zur ökologischen Finanzreform gehört auch, dass zukünftig Brennelemente wie fossile Brennstoffe behandelt und besteuert werden. Die Kohlesubventionen wollen wir beenden und die Ausnahmen bei der Ökosteuer streichen. Der Emissionshandel kann erst dann seine Wirkung ganz entfalten, wenn die Zertifikate grundsätzlich versteigert werden und es keine Schlupflöcher mehr für energieintensive Branchen gibt. Dass die CO₂-Zertifikate heute praktisch kostenlos zugeteilt werden, hat nicht nur massive Fehlanreize verursacht, es entstehen auch milliardenschwere Zusatzgewinne der Energiekonzerne, ohne dass die Unternehmen etwas dafür hätten tun müssen. Um dem

⁹¹ SZ vom 26.03.2010: <http://www.sueddeutsche.de/politik/plaedoyer-fuer-schwarz-gelb-eine-neue-ordnung-mit-bewaehrten-prinzipien-1.17816>

⁹² Bild am Sonntag vom 30.05.2010: <http://www.bild.de/BILD/politik/2010/05/30/finanzminister-wolfgang-schaeuble/zukunft-staatsschulden-koalition-nicht-gluecklich-teil1.html>

⁹³ Handelsblatt vom 14.06.2010: <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/sigmar-gabriel-die-spd-ist-zur-kooperation-bereit;2600869>

⁹⁴ Haushaltsrede 2010 im Bundestag, 17.03.2010: <http://www.renate-kuenast.de/themen/wirtschaft-und-soziales/haushaltsrede-2010/>

ein Ende zu bereiten, setzen wir uns für die Besteuerung dieser ungerechtfertigten Zusatzgewinne (so genannte »Windfall-Profits«) in lenkungswirksamer Höhe ein. Wir wollen die Grundsteuer ökologisch ausgestalten und damit die Anreize für einen sparsamen Flächenverbrauch verstärken.

Wahl-Programm 2009 der Grünen: Der grüne Neue Gesellschaftsvertrag⁹⁵

Beschluss des Deutschen Bundesjugendring (DBJR):

Eine Energiesteuer auf alle nicht erneuerbaren Energieträger - einschließlich Uran - kann den ökologischen Umbau der Energiegewinnung vorantreiben. Die weitere Subvention für fossile und atomare Energiequellen und -anlagen ist überholt. In diesem Sinne kann die Ökosteuer weiterentwickelt werden.

„Generationengerechte Energiepolitik“, 19.02.2010⁹⁶

Beschluss des Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB):

Die Einführung von Ökosteuern im Jahr 1999 war ein wichtiger Schritt, mit Steuern den ökologischen Umbau voranzubringen. Die Einführung bzw. schrittweise Umgestaltung und Erhöhung von Energiesteuern ist dabei ein wichtiges Instrument zur Senkung der CO2 Emissionen. Aus Sicht des DGB ist es an der Zeit, eine an sozialen und ArbeitnehmerInnenrechten orientierte Weiterentwicklung der Ökosteuer anzugehen und ökologisch problematische Steuertatbestände einer Prüfung zu unterziehen.

19. Bundeskongress, 15.-20.05.2010⁹⁷

Christian Ruck, Stv. Fraktionsvorsitzender der CDU/CSU-Fraktion im Bundestag:

„Ich spreche mich dafür aus, dass wir an die Steuerbefreiung des Flugbenzins rangehen.“ Sie sei ein Wettbewerbsnachteil für andere Verkehrsmittel wie die Bahn. Die Steuer brächte dem Fiskus neun Milliarden Euro ein. Die Spardebatte biete die Chance, umweltschädliche Subventionen abzubauen, begründete der CSU-Politiker seinen Vorstoß.

Artikel im Focus, 29.05.2010⁹⁸

Peter Altmaier, Parlamentarische Geschäftsführer der CDU/CSU-Bundestagsfraktion:

Und die ökologische Erneuerung unserer Wirtschaft ist alternativlos,(...) Wir müssen in vielen Bereichen sparen, die uns lieb und teuer sind. Das beginnt im Bereich von Subventionen, angefangen beim Bergbau bis hin zu Subventionen für weite Bereiche der Wirtschaft.

Interview in der SZ, 17.05.2010⁹⁹

⁹⁵ Wahl-Programm 2009 der Grünen:

http://www.gruene-partei.de/cms/files/dokbin/295/295495.wahlprogramm_komplett_2009.pdf

⁹⁶ „Generationengerechte Energiepolitik“, 19.02.2010: <http://dbjr.de/index.php?lang=&m=4&id=151&year=2010&>

⁹⁷ 19. Bundeskongress, 15.-20.05.2010; D001: <https://www.dgb.de/uber-uns/dgb-heute/bundeskongress/19-ordentlicher-bundeskongress-dokumentation/++co++3d349ab2-5847-11df-7067-00188b4dc422/@@index.html>

⁹⁸ Focus vom 29.05.2010: http://www.focus.de/politik/deutschland/haushalt-bruederle-will-buerger-schonem_aid_513463.html

⁹⁹ SZ vom 17.05.2010: <http://www.sueddeutsche.de/politik/peter-altmaier-zum-cdu-kursstreit-die-rasenmaehermethode-hat-noch-nie-funktioniert-1.944718>

Die Klima-Allianz:

Wir rufen die Bundesregierung dazu auf, ein neues Klimaschutzprogramm vorzulegen, das folgende zentralen Punkte enthalten sollte:(...)

6. Nutzung finanzpolitischer Anreize für die Klimapolitik durch

- *die Besteuerung von Ressourcen und gleichzeitig eine sozial ausgewogene Senkung von Steuern und Abgaben auf den Faktor Arbeit;*
 - *den konsequenten Abbau klimaschädlicher Subventionen;*
 - *die Versteigerung der Emissionsrechte*

Positionspapier¹⁰⁰

Evangelische Kirche in Deutschland (EKD):

Darüber hinaus spricht viel für ein Umsteuern zu einer stärker an ökologischen Zielen ausgerichteten Steuerpolitik. In ein entsprechendes Konzept müssten dann aber möglicherweise weitere spezielle Verbrauchsteuern wie z.B. eine Flugbenzin- oder Flugticketabgabe und die unter dem Aspekt des Klimaschutzes eingeführte Reform der Kfz-Steuer, die nicht allein auf den Hubraum als Bemessungsgrundlage, sondern auf den Schadstoffausstoß abstellt, einbezogen werden.(...)

Außerdem müssten Ausnahmen für Großverbraucher kritisch geprüft werden, um durch eine Stärkung des Äquivalenz- bzw. Verursacherprinzips entsprechende Anreize für Anbieter und Verbraucher zu setzen.

EKD Texte 106: Transparenz und Gerechtigkeit; Aufgaben und Grenzen des Staates bei der Besteuerung¹⁰¹

¹⁰⁰ Positionspapier; <http://www.die-klima-allianz.de/wp-content/uploads/Positionspapier.pdf>

¹⁰¹ EKD Texte 106: Transparenz und Gerechtigkeit; Aufgaben und Grenzen des Staates bei der Besteuerung; http://www.ekd.de/download/ekd_texte_106.pdf

B. Übersichtstabelle zu den Maßnahmen der ÖSFR

Maßnahme		kurzfristiges Aufkommen Mrd. €	mittelfristiges Aufkommen (2015) Mrd. €	ökologische Lenkungswirkung
I) Abbau von Subventionen und Steuervergünstigungen				
a) Umweltorientierte Reform der Firmen- und Dienstwagenbesteuerung (Absetzbarkeit als Betriebskosten, Best. des geldwerten Vorteils)	V	0,5	2,9	Ökologisierung des deutschen Autofuhrparks
b) Entfernungspauschale kurzfristig senken, mittelfristig abschaffen	V	1,5	4,4	Reduktion von Zersiedelung und Verkehrsaufkommen
c) Ticket-Tax einführen; kurzfristig 20-40 €; mittelfristig 50-100 € pro Platz abhängig von Flugentfernung	V	2,3	5,8	Minderung des CO ₂ -Ausstoßes im Flugverkehr
d) Angleichung Dieselsteuer an Steuersatz auf Benzin	V	0,7	1,9	Reduktion von Luftschadstoffen
e) Abbau Energiesteuer-Ausnahmen	E	1,5	2,3	mehr Energieeffizienz, CO ₂ -Ausstoß der Industrie verringern
f) Schnellerer und stärkerer Abbau der Kohlesubventionen	E	0,5	1,0	Schnellerer Umstieg auf erneuerbare Energien
g) Kernbrennstoffsteuer einführen; kurzfristig 2,5 Ct/kWh, ab 2013 3,5 Ct/kWh	E	4,0	5,6	Keine, aber Abbau Subventionen und Anlastung von externen Kosten der Atomenergie
II) Erhöhung von Abgaben				
a) Kfz-Steuer stärker nach CO ₂ spreizen, mittelfristig verdoppeln, Nachteil von Dieselfahrzeugen abschaffen	V	1,8	8,9	Ökologisierung des deutschen Autofuhrparks
b) Kraftstoffsteuern für Pkw gemeinsam mit Nachbarländern anheben; kurzfristig 5 Ct/l, mittelfristig 20 Ct/l	V	2,0	8,0	Verminderung des CO ₂ -Ausstoßes im Straßenverkehr
c) Zulassungssteuer einführen	V	1,0	2,5	Ökologisierung der Kaufentscheidung beim PKW-Kauf
d) LKW-Maut anheben und auf weitere Fahrzeuge und Strecken ausweiten	V	1,0	4,0	Verringerung des CO ₂ -Ausstoßes im Güter-Verkehr und Verlagerung auf die Schiene
e) Energiesteuern auf Heizstoffe anheben; bei Heizöl kurzfristig 2 Ct/l und langfristig 10 Ct/l; andere Heizstoffe CO ₂ /energieäquivalent	E	1,7	6,7	Verringerung des CO ₂ -Ausstoßes durch Erhöhung des Anteils energetischer Gebäudesanierung
f) Grundsteuer: Kurzfristig Umwelthanreize schaffen (u.a. Klimaschutz, Flächenverbrauch), langfristig Verdopplung Grundsteuer (Gemeinden)	B	0	10,8	Flächenversiegelung eindämmen und Erhöhung des Anteils energetischer Gebäudesanierung
g) Börsenumsatzsteuer/Finanztransaktionsteuer	K	3,0	13,4	Finanzmärkte beteiligen und Spekulation verringern
h) Vermögensteuer	K	11,1	11,1	Vermögensungleichheit verringern
Gesamtes Aufkommen pro Jahr		32,6	89,3	
Pauschaler Lenkungsabschlag		10%*	20%*	<i>*Lenkungsabschlag bei Finanztransaktionsteuer und Vermögensteuer schon zuvor abgezogen</i>
Aufkommen mit Lenkungsabschlag		30,8	76,3	

V = Verkehr, E = Energie, B = Boden, K = Kapital

C. Verteilung der Steuer- und Abgabenlast auf die Faktoren (weite Def.)

	Faktor	1960	1970	1980	1990	1998	2003	2005	2008	2009	2010	2014	2015 mit OFR
Sozialversicherungsbeiträge (SVB)	A	19,21	52,56	146,80	242,45	388,80	431,25	431,20	462,16	450,99	452,27	505,1	505,1
Lohnsteuer	A	4.12	17.94	57.04	92.58	132.05	133.09	118.92	141.90	135.17	125.20	144.65	144.65
Solidaritätszuschlag	A/K	0.00	0.49	0.02	0.00	10.51	10.29	10.32	13.15	11.93	11.15	13.05	13.05
Veranlagte Einkommensteuer	A/K	4.58	8.18	18.81	18.67	5.68	4.57	9.77	32.68	26.43	26.45	35.25	35.25
Gewerbesteuer	K	3.47	5.49	13.85	19.84	25.82	24.14	32.13	41.04	32.35	31.15	41.05	41.05
Körperschaftsteuer	K	3.33	4.46	10.90	15.39	18.51	8.28	16.33	15.87	7.17	7.02	15.55	15.55
Nicht veranlagte Steuern vom Ertrag	K	0.43	1.03	2.14	5.54	11.63	9.00	9.95	16.58	12.47	11.17	14.93	14.93
Versicherungssteuer	K	0.11	0.32	0.91	2.27	7.13	8.87	8.75	10.48	10.55	10.48	10.42	10.42
Zinsabschlag	K	0.00	0.00	0.00	0.00	6.08	7.63	6.99	13.46	12.44	9.96	11.57	11.57
Grundsteuer*	K	0.83	1.37	2.97	4.46	8.30	9.66	10.25	10.81	10.99	11.37	12.23	0.00
Grundenwerbsteuer	K	0.19	0.54	1.20	2.15	5.68	4.84	4.79	5.73	4.86	4.85	4.85	4.85
Erbschaftsteuer	K	0.10	0.27	0.52	1.55	2.46	3.37	4.10	4.77	4.55	4.18	4.74	4.74
Vermögensteuer	K	1.37	2.16	2.42	3.24	0.54	0.23	0.10	-0.01	0.01	0.00	0.00	11.10
Lotteriesteuer	K	0.14	0.29	0.66	1.06	1.63	1.86	1.81	1.54	1.51	1.41	1.41	1.41
Feuerschutzsteuer	K	0.02	0.05	0.12	0.20	0.33	0.33	0.33	0.33	0.32	0.34	0.38	0.38
Finanztransaktionsteuer/Bankenabgabe	K	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13.40
Sonstige Steuern auf Kapital	K	0.74	1.14	0.81	0.96	0	0	0	0	0	0	0	0.00
Mehrwertsteuer	N	7.58	13.70	27.02	43.28	104.14	103.16	108.44	130.79	141.91	139.60	147.00	147.00
Einfuhrumsatzsteuer	N	0.64	5.80	20.76	35.76	23.79	33.83	31.27	45.20	35.08	40.30	48.45	48.45
Zölle	N	1.35	1.47	2.35	3.67	3.32	2.88	3.38	4.00	3.60	3.80	4.20	4.20
Sonstige faktorneutrale Steuern	N	0.77	0.33	0.40	0.65	0.66	0.66	0.59	0.65	0.70	0.70	0.70	0.70
Kaffeesteuer	N	0.35	0.54	0.76	0.99	1.08	0.98	1.00	1.01	1.00	1.01	1.01	1.01
Mineralölsteuer	U	1.36	5.89	10.92	17.70	34.09	43.19	40.10	39.25	39.82	39.20	39.20	52.48
Stromsteuer	U	0	0	0	0	0	6.53	6.46	6.26	6.28	6.15	6.20	6.20
Energiesteuerausnahmen reduzieren	U	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.50	1.84
Kraftfahrzeugsteuer	U	0.75	1.96	3.37	4.31	7.76	7.34	8.67	8.84	8.20	8.45	8.25	15.37
Tabaksteuer	U	1.81	3.34	5.77	8.90	11.07	14.09	14.27	13.57	13.37	13.21	13.29	13.29
Branntweinsteuer	U	0.52	1.14	1.99	2.16	2.26	2.20	2.14	2.13	2.10	2.04	2.04	2.04
Alkopopsteuer	U	0	0	0	0	0	0	0.027	0.003	0.003	0.002	0.002	0.00
Biersteuer	U	0.36	0.60	0.65	0.72	0.85	0.79	0.77	0.74	0.73	0.72	0.70	0.70
Schaumweinsteuer	U	0.03	0.12	0.27	0.49	0.53	0.43	0.42	0.43	0.45	0.43	0.43	0.43
Emissionshandel	U	0	0	0	0	0	0	0	0.93	0.93	0.80	6.50	6.50
Abwassergebühren	U	0	0	0	0	5.80	5.02	4.68	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50
Abfallgebühren	U	0	0	0	0	5.32	4.16	3.98	3.98	3.98	3.98	3.98	3.98
Atomsteuer	U	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.30	4.48
Luftverkehrsabgabe	U	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.00	4.64
Dienst-/Firmenwagenreform	U	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.32
Entfernungspauschale abschaffen	U	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.20
Zulassungssteuer	U	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.00
Grundsteuer*	U	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20.87
LKW-Maut	U	0	0	0	0	0	0	2.80	3.40	4.30	4.87	4.67	7.87
Steuern (Summe)		34,97	78,59	186,62	286,53	437,03	451,40	463,55	574,00	537,70	524,48	607,99	676,41
Aufkommen Steuern und SVB gesamt		54,2	131,1	333,4	529,0	825,8	882,7	894,8	1.036,2	988,7	976,8	1.113,1	1.181,5
Davon nach Faktoren in Mrd. €		54,2	131,1	333,4	529,0	825,8	882,7	894,8	1.036,2	988,7	976,8	1.113,1	1.181,5
Arbeit (inkl. SVB), aufgeteilt in:	A	26,5	76,6	217,0	348,1	533,2	575,8	565,2	637,5	614,2	604,9	684,8	684,8
SVB	A	19,2	52,6	146,8	242,4	388,8	431,3	431,2	462,2	451,0	452,3	505,1	505,1
Arbeit	A	7,3	24,1	70,2	105,7	144,4	144,5	134,0	175,3	163,2	152,6	179,8	179,8
Kapital	K	12,1	19,7	42,1	62,2	91,9	81,6	100,5	133,0	107,5	102,1	132,3	142,6
Neutral	N	10,7	21,8	51,3	84,3	133,0	141,5	144,7	181,7	182,3	185,4	201,4	201,4
Umwelt gesamt	U	4,8	13,0	23,0	34,3	67,7	83,7	84,3	84,0	84,7	84,3	94,6	152,7
Umweltsteuern i.e.S.	U	2,1	7,8	14,3	22,0	41,8	57,1	55,2	54,3	54,3	53,8	55,2	75,9
Weitere Umwelteinnahmen	U	2,7	5,2	8,7	12,3	25,8	26,7	29,1	29,7	30,4	30,5	39,4	76,8
Anteil sonstige Umwelteinnahmen	U	56%	40%	38%	36%	38%	32%	35%	35%	36%	36%	42%	50%
Davon nach Faktoren in %		100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Arbeit (inkl. SVB), aufgeteilt in:	A	49,0%	58,4%	65,1%	65,8%	64,6%	65,2%	63,2%	61,5%	62,1%	61,9%	61,5%	58,0%
SVB	A	35,5%	40,1%	44,0%	45,8%	47,1%	48,9%	48,2%	44,6%	45,6%	46,3%	45,4%	42,7%
Arbeit	A	13,5%	18,3%	21,1%	20,0%	17,5%	16,4%	15,0%	16,9%	16,5%	15,6%	16,2%	15,2%
Kapital	K	22,4%	15,0%	12,6%	11,8%	11,1%	9,2%	11,2%	12,8%	10,9%	10,5%	11,9%	12,1%
Neutral	N	19,7%	16,6%	15,4%	15,9%	16,1%	16,0%	16,2%	17,5%	18,4%	19,0%	18,1%	17,0%
Umwelt gesamt	U	8,9%	9,9%	6,9%	6,5%	8,2%	9,5%	9,4%	8,1%	8,6%	8,6%	8,5%	12,9%
Umweltsteuern i.e.S.	U	3,9%	6,0%	4,3%	4,2%	5,1%	6,5%	6,2%	5,2%	5,5%	5,5%	5,0%	6,4%
Weitere Umwelteinnahmen	U	5,0%	4,0%	2,6%	2,3%	3,1%	3,0%	3,3%	2,9%	3,1%	3,1%	3,5%	6,5%
Bruttoinlandsprodukt		154,8	345,3	752,6	1.240,4	1.942,6	2.182,2	2.241,0	2.495,8	2.495,8	2.450,0	2.736,0	2.736,0
Anteil Steuern und SVB am BIP		35,0%	38,0%	44,3%	42,6%	42,5%	40,4%	39,9%	41,5%	39,6%	39,9%	40,7%	43,2%

Quellen: Zahlen zum Steueraufkommen bis 2001 aus BMF-Zeitreihe Steuern, Stand 21.7.2003; 2002-2003 aus Steuerschätzung 5/2004; aus 2004-2005 aus Steuerschätzung 5/2005; 2006-2007 Steuerschätzung 5/2007; 2008 ff aus Steuerschätzung 5/2010. Zahlen zu den Beitragseinnahmen ab 2008 geschätzt unter Verwendung der in der Steuerschätzung erwarteten BIP-Wachstumsrate der Sozialversicherung bis 2007 gemäß Sozialbudget.

* Grundsteuer wird auf Grund der Ökologisierung durch die ÖSFR den Umweltsteuern zugerechnet

D. Sparpaket der Bundesregierung, Kabinettsklausur Juni 2010

	in Mrd. €			
	2011	2012	2013	2014
Subventionsabbau und ökologische Neujustierung				
Abschaffung von Mitnahmeeffekten bei Energiesteuervergünstigungen	1,0	1,5	1,5	1,5
Ökologische Luftverkehrsabgabe ¹⁾	1,0	1,0	1,0	1,0
Zwischensumme	2,0	2,5	2,5	2,5
¹⁾ 2013 und 2014 ggfs. durch CO ₂ -Emissionszertifikate				
Beteiligung von Unternehmen				
Steuerlicher Ausgleich der Kernenergiewirtschaft	2,3	2,3	2,3	2,3
Bahndividende	0,5	0,5	0,5	0,5
Beteiligung des Bankensektors an den Kosten der Finanzmarktkrise		2,0	2,0	2,0
Wiedereinführung des Fiskusprivilegs im Insolvenzverfahren	0,5	0,5	0,5	0,5
Zwischensumme	3,3	5,3	5,3	5,3
Neujustierung von Sozialgesetzen				
Ersatz Pflicht- durch Ermessensleistungen (SGB II + SGB III)				
- Einsparungen Bund	0,5	1,5	2,0	2,0
- Einsparungen BA	1,5	2,5	3,0	3,0
Abschaffung befr. Zuschlag Alg II	0,2	0,2	0,2	0,2
Abschaffung Zuschuss an Rentenversicherung bei Alg II	1,8	1,8	1,8	1,8
Wegfall Erstattungen einigungsbedingte Leistungen an die Rentenversicherung (§ 291c SGB VI)	0,3	0,3	0,2	0,2
Effizienzverbesserungen bei der Arbeitsmarktvermittlung bei SGB II			1,5	3,0
Zwischensumme Arbeitsmarkt	4,3	6,3	8,7	10,2
Abschaffung Elterngeld bei Alg II	0,4	0,4	0,4	0,4
Begrenzung des Elterngeldes	0,2	0,2	0,2	0,2
Zwischensumme Elterngeld	0,6	0,6	0,6	0,6
Wohngeld (Streichung Heizkostenzuschuss)	0,1	0,1	0,1	0,1
Zusätzlicher Steuerzuschuss GKV	-2,0			
Zwischensumme	3,0	7,0	9,4	10,9
Streitkräftereform				
Streitkräftereform			1,0	3,0
Einsparungen im Verwaltungsbereich				
Kürzung flexibilisierte Ausgaben	0,3	0,3	0,3	0,3
Kürzung dispon. Ausgaben	1,0	2,0	2,5	2,5
zusätzliche disponible BMVBS	0,2	0,2	0,27	0,34
Kürzung dispon. Ausgaben	1,2	2,2	2,8	2,8
davon BMVg	0,6	1,1	1,3	1,3
Anpassung Verwaltungsausgaben (Kürzung Bezüge; Stellenkürzung)	0,8	0,8	0,8	0,8
Zwischensumme	2,3	3,3	3,9	3,9
Weitere Maßnahmen				
Verschiebung Berliner Schloss auf 2014	0,1	0,1	0,2	
Zinsersparnis durch NKA Reduktion	0,5	1,0	1,5	2,0
Zwischensumme	0,6	1,1	1,7	2,0
Summe	11,2	19,1	23,7	27,6
Bedarf zur Einhaltung der Schuldenbremse (angepasster HH 2010)	11,1	17,1	25,7	32,4
Globale Minderausgabe				5,6
Neuer Fehlbetrag	-0,1	-2,0	2,0	-0,8

E. Literaturverzeichnis

- BMF 2009a: Staatsschuldenquoten im internationalen Vergleich; URL:
http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_53848/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Monatsbericht_des_BMF/2010/04/statistiken-und-dokumentationen/01-finanzwirtschaftliche-entwicklung/tabellen/Tabelle_S15.html
- BMF 2009b: Finanzplan des Bundes 2009-2013; URL:
http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_53848/DE/Wirtschaft_und_Verwaltung/Finanz_und_Wirtschaftspolitik/Bundeshaushalt/Bundeshaushalt_2010/Finanzplan_09_013,property=publicationFile.pdf
- BMF 2009c: Struktur und Verteilung der Steuereinnahmen; URL:
http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_81440/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Monatsbericht_des_BMF/2009/06/analysen-und-berichte/b06-struktur-verteilung-steuereinnahmen/struktur-verteilung-steuereinnahmen.html#beschliesst
- BMF 2009d: Monatsbericht März 2009 - Reform der verfassungsrechtlichen Verschuldungsregeln von Bund und Ländern; URL:
http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_76758/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Monatsbericht_des_BMF/2009/03/analysen-und-berichte/b01-reform-verschuldungsregeln/reform-verschuldungsregeln.html?_nnn=true
- BMF 2010a: Ergebnis der 136. Sitzung des Arbeitskreises "Steuerschätzungen"; URL:
http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_4156/DE/Wirtschaft_und_Verwaltung/Steuern/Steuerschaeztung_einnahmen/Ergebnis_der_Steuerschaeztung/1005071a6002,templateld=raw,property=publicationFile.pdf
- BMF 2010b: Monatsbericht Januar 2010 - Entwurf des Haushaltsplans 2010; URL:
http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_91350/DE/BMF_Startseite/Aktuelles/Monatsbericht_des_BMF/2010/01/analysen-und-berichte/b01-bundeshaushalt2010/Bundeshaushalt2010.html?_nnn=true
- Ekardt 2010: Soziale Gerechtigkeit in der Klimapolitik; URL: http://www.boeckler.de/pdf/p_edition_hbs_249.pdf
- BMU 2009: Neues Denken - Neue Energie: Roadmap Energiepolitik 2020; URL:
<http://www.bmu.de/energieeffizienz/doc/43105.php>
- BMVBS 2008: Verkehr in Zahlen 2008/2009
- BMWi 2009: Energie in Deutschland; URL:
<http://www.bmwi.de/Dateien/Energieportal/PDF/energie-in-deutschland,property=pdf,bereich=bmwi,sprache=de,rwb=true.pdf>
- BR/BMF 2010: Übersichtstabelle der Sparmaßnahmen der Bundesregierung; URL:
http://www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2010/2010-06-07-tabelle,property=publicationFile.pdf
- DIW Berlin 2009: Wochenbericht Nr. 4/2009 - Gestiegene Vermögensungleichheit in Deutschland; URL:
<http://www.diw.de/documents/publikationen/73/93785/09-4-1.pdf>
- DLR/ISI 2006: Externe Kosten der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien im Vergleich zur Stromerzeugung aus fossilen Energieträgern; URL:
http://www.bmu.de/files/erneuerbare_energien/downloads/application/pdf/ee_kosten_stromerzeugung.pdf
- EU 2009: Taxation Trends in the European Union; URL:
http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2009/2009_full_text_en.pdf
- FÖS/Greenpeace 2008a: Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen des Bundes; URL:
http://www.greenpeace.de/fileadmin/gpd/user_upload/themen/energie/Greenpeace_Subventionsstudie_final.pdf
- FÖS/Greenpeace 2008b: Firmen- und Dienstwagenbesteuerung modernisieren- Für Klimaschutz und mehr Gerechtigkeit; URL: <http://files.foes.de/de/downloads/studien/FiwaDiwaRef-Fassung2.0.pdf>
- FÖS/Greenpeace 2009: Staatliche Förderungen der Atomenergie im Zeitraum 1950-2008; URL:
http://www.foes.de/pdf/90903-Subventionen_Atomkraft_Endbericht-3%20li.pdf?PHPSESSID=0c61d1923905f95bee71f322842e1811
- FÖS/Greenpeace 2010: Staatliche Förderungen der Stein- und Braunkohle im Zeitraum 1950-2008; URL:
http://www.foes.de/pdf/Kohlesubventionen_1950_2008.pdf

Germanwatch 2008: Der internationale Flugverkehr und der Klimawandel; URL: <http://www.germanwatch.org/rio/abflug.pdf>

Hirte 2008: Abgaben als Instrumente zur Kostenanlastung von externen Kosten und Wegekosten im Straßenverkehr; URL: <https://www.allianz-pro-schiene.de/publikationen/gutachten-zur-kostenunterdeckung-des-strassenverkehrs/gutachten-kostenunterdeckung-des-strassenverkehrs.pdf>

INFRAS 2004: Externe Kosten des Verkehrs - Aktualisierungsstudie 2004; URL: http://www.uic.org/html/environnement/cd_external/docs/ext-cost-summary_de.pdf

Ministry of Finance 2008: Taxation in the Netherlands; URL: <http://www.minfin.nl/dsresource?objectid=58942&type=org>

OECD 2008: Revenue Statistics 2008; URL: http://www.oecd.org/document/31/0,3343,de_34968570_34968855_44118623_1_1_1_1,00.html

OECD 2010: Wirtschaftsbericht Deutschland 2010; URL: http://www.oecd.org/document/2/0,3343,de_34968570_34968855_40324738_1_1_1_1,00.html

Ökoinstitut 2009: Laufzeitverlängerungen für die deutschen Kernkraftwerke? Kurzanalyse zu den potenziellen Strompreiseffekten; URL: <http://www.oeko.de/oekodoc/911/2009-024-de.pdf>

Stern 2005: Stern Review on the Economics of Climate Change; URL: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.hm-treasury.gov.uk/independent_reviews/stern_review_economics_climate_change/stern_review_report.cfm

UBA 2007: Methodenkonvention zur Schätzung externer Umweltkosten; URL: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3193.pdf>

UBA 2008: Klimawirksamkeit des Flugverkehrs; URL: http://www.atmosfair.de/fileadmin/user_upload/Medienecke/Downloadmaterial/Wissenschaftliche_Berichte/Umweltbundesamt_Flugverkehr0308.pdf

UBA 2009a: Emissionsentwicklung 1990-2008; URL: <http://www.umweltbundesamt.de/emissionen/publikationen.htm>

UBA 2009b: Berichterstattung unter der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen 2009; URL: http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/treibhausgasinventar2009_de.pdf

UBA 2010a: UBA 2010: Umweltschädliche Subventionen in Deutschland; URL: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3780.pdf>

UBA 2010b: Pkw-Maut in Deutschland? Eine umwelt- und verkehrspolitische Bewertung; URL: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3929.pdf>

VCD 2007: Klimawandel und Verkehr - Informationen und Lösungswege; URL: http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure/presse/070503_VCD_Klimawandel_Verkehr.pdf

WI 2007: Luftverkehrsstudie 2007: Im Steigflug in die Katastrophe?; URL: http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/publikationen/verkehr/20080409_verkehr_luftverkehr_2007_wuppertal_studie.pdf

WIFO 2008: A General Financial Transaction Tax: A Short Cut of the Pros, the Cons and a Proposal; URL: http://www.steuer-gegen-armut.org/fileadmin/Bildgalerie/Kampagnen-Seite/Unterstuetzung_Wissenschaft/09-10_GFTT_short_version.pdf

WIFO 2009: A General Financial Transaction Tax Motives, Revenues, Feasibility and Effects; URL: http://www.wifo.ac.at/www/jsp/index.jsp?typeid=8&display_mode=2&fid=23923&id=31819

Worldwatch Institute 2004: Zur Lage der Welt 2004; URL: <http://www.germanwatch.org/klima/zldw04flug.pdf>

URLs überprüft am 03.08.2010

DAS FÖS

Das „FÖS“ wurde 1994 als gemeinnütziger Verein gegründet. Seinerzeit lag der Schwerpunkt auf der Einführung einer **Ökologischen Steuerreform** in Deutschland. Unser mittlerweile **erweiterter Fokus** umfasst alle Elemente ökonomischer Instrumente in der Umweltpolitik, neben Umweltsteuern also auch den Emissionshandel, den Abbau umweltschädlicher Subventionen, die Förderung erneuerbarer Energien oder eine „Grüne Beschaffungspolitik“ des Staates. Darüber hinaus beschäftigen wir uns mit weiteren Elementen einer intelligenten Steuerpolitik, wie z.B. der Finanztransaktionsteuer. Wir arbeiten mit vielen anderen Organisationen zusammen, weit über Deutschland und die EU hinaus. So haben wir im September 2008 mit europäischen Partnern **Green Budget Europe** als europaweiten Dachverband für politische Lobbyarbeit im Bereich umweltökonomischer Instrumente und marktwirtschaftlicher Umweltpolitik gegründet.

MITGLIED WERDEN

"Ein Einzelner hilft nichts, sondern wer sich mit vielen zur rechten Stunde vereinigt" (Goethe)

Sie wollen Mitglied beim FÖS werden? Das geht ganz unkompliziert über unsere Website unter:

<http://www.foes.de/mitglied-werden/>

Wir bieten verschiedene Formen der Mitgliedschaften für Sie an:

Neben der Möglichkeit zur aktiven (stimmberechtigten) Mitgliedschaft im FÖS mit einem Jahresmindestbeitrag von 200€ ist auch eine Fördermitgliedschaft mit einem jährlichen Mindestbeitrag von 60€ möglich. Ganz neu ist auch die Möglichkeit einer Mitgliedschaft für Studenten mit einem ermäßigten Fördermitgliedsbeitrag von jährlich 30€.

Durch ihre Mitgliedschaft und Ihren Mitgliedsbeitrag fördern Sie aktiv unsere Arbeit und Ziele. Sie erhalten darüber hinaus ermäßigte Preise zu unseren Konferenzen und wichtige Informationen direkt aus erster Hand.

Da wir keine institutionelle staatliche Förderung erhalten, bitten wir um die Förderung durch möglichst viele Gleichgesinnte, die unsere Ziele im Grundsatz unterstützen. Wir freuen uns daher natürlich auch über ihre Spenden.

Spendenkonto:

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V.
Kontonummer: 804 371 3000
BLZ 430 609 67
GLS Gemeinschaftsbank eG
IBAN DE87430609678043713000

oder ganz einfach über unsere Website unter: <http://www.foes.de/spenden/>

Vorstandsmitglieder: Dr. Anselm Görres (Vorsitz) – Dipl.-Vw. Kai Schlegelmilch (Stellvertretender Vorsitz) – Florian Prange M.Sc.(Schatzmeister) – Dr. jur. Dörte Fouquet – Dipl.-Vw. Helen Lückge – Dipl.-Vw. Bettina Meyer

Geschäftsführung: Dipl.-Vw. Damian Ludewig

Beiratsmitglieder: Dr. Gerhard Berz – Prof. Dr. H.-C. Binswanger, CH – Dr. Martin Bursík, Stellv. Ministerpräsident a.D., CZ – Prof. Dr. Frank Convery, IRE – Dr. Henner Ehringhaus, CH – Dr. Franz Fischler, EU-Agrarkommissar a.D., AT – Josef Göppel, MdB – Prof. Dr. Hartmut Graßl – Dr. Barbara Hendricks, MdB – Prof. Dr. Gebhard Kirchgässner, CH – Dr. Paul E. Metz, NL – Prof. Janet E. Milne, USA – Yannis D. Paleocrassas, Finanzminister a.D., GR – Prof. Dr. Albert J. Rädler – Christine Scheel, MdB – Matthias Max Schön – Prof. Dr. Norbert Walter – Prof. Dr. E. U. von Weizsäcker – Prof. Dr. Wolfgang Wiegand – Anders Wijkman MdEP, S – Dr. Angelika Zahrnt

Die Staatsverschuldung steigt rapide, der Klimawandel setzt sich unvermindert fort und die Vermögensungleichheit in Deutschland nimmt immer weiter zu. Drei Probleme zu deren Lösung eine Ökologisch-Soziale Finanzreform substantielle Beiträge leisten kann. Neben der Realisierung des Verursacherprinzips im Umweltbereich durch die Internalisierung externer Kosten müssen auch die Verursacher der Finanzkrise für die entstandenen Kosten aufkommen. Wir schlagen daher eine Ökologisch-Soziale Finanzreform vor, die umweltschädliche Subventionen sozial und ökonomisch verträglich abbaut, ökologische Lenkungssteuern schrittweise anhebt und mit Vermögen- und Finanztransaktionsteuer auch sozial motivierte Steuern aufgreift. So können Anreize für Energieeffizienz verbessert, mehr soziale Gerechtigkeit erreicht und gleichzeitig ein erhebliches Potential zur Minderung der Staatsverschuldung erschlossen werden. Bei der Umsetzung aller 15 hier vorgeschlagenen Maßnahmen erweitert die ÖSFR die finanziellen Spielräume des Staats um 76 Mrd. Euro. Diese sollten zunächst zum Abbau des Staatsdefizits eingesetzt werden und so auch zu mehr Generationengerechtigkeit beitragen. Mittelfristig könnten dann die Sozialversicherungsbeiträge gesenkt werden. So kann die soziale Marktwirtschaft gesichert und zur ökologisch-sozialen Marktwirtschaft weiterentwickelt werden.

Es ist Zeit für eine neue Ökologisch-Soziale Finanzreform!

"Die Preise müssen die ökologische Wahrheit sagen."

Ernst Ulrich von Weizsäcker

