

# Aktuelle FÖS-Vorschläge zur ÖFR

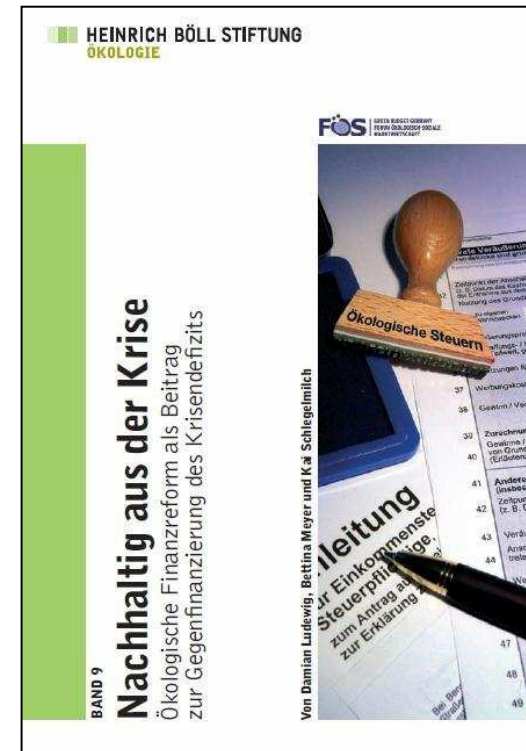
Ökologisch-Soziale Finanzreform als möglicher  
Beitrag zur Klimafinanzierung

## Referent:

**Damian Ludewig**

*Diplom-Volkswirt*

*FÖS-Geschäftsführer*



Fachgespräch, 5. Juli 2010

# Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)

- **Gemeinnütziger Verein**

gegründet 1994

- **Haupttätigkeit:**

Entwicklung und Vermarktung von Konzepten ökonomischer Umweltpolitik: Studien/Expertisen, Konferenzen

- **Kompetenzfelder:**

- Ökologische Steuerreform/ Steuern und Abgaben auf den Verbrauch von Energie und Ressourcen
- Abbau umweltschädlicher Subventionen
- Konzepte marktwirtschaftlicher Umweltpolitik in anderen Bereichen, z. B. Flächenverbrauch
- Emissionshandel
- Finanztransaktionsteuer und Vermögensteuer



# Die zwei großen Krisen

- **Klimakrise**

- **Notwendigkeit gegenzusteuern um Klimawandel beherrschbar zu halten**

- **Schuldenkrise**

- **Entstanden durch jahrzehntelanges Schuldenmachen**
- **Verschärft durch Finanz-/ und Eurokrise**

- **Ökologische Finanzreform kann zusätzliche Einnahmequellen erschließen und gibt gleichzeitig Anreize zum Klimaschutz**

# Sparpaket der Bundesregierung

## Sparpaket der Regierung enthält für 2011:

- Neujustierung der Sozialgesetz:
  - 5 Mrd. € (-2 Mrd. € für GKV)
- Beteiligung von Unternehmen:
  - 3,3 Mrd. €
- Einsparungen im Verwaltungsbereich:
  - 2,3 Mrd. €
- Subventionsabbau und ökologische Neujustierung
  - 2,0 Mrd. €
- Sonstige Maßnahmen:
  - 0,6 Mrd. €

**Insgesamt: 11,2 Mrd. €**

# Bewertung Sparpaket

- **Teilweise Verwendung richtiger Instrumente auf ökologischer Seite, aber zu kurz gesprungen**
- **Sozialabbau ungerecht(fertigt)**
- **Weitere ökofiskalische Instrumente hätten Sozialabbau verhindern können**
- **Nichtberücksichtigung von Vermögensteuer und Spitzensteuersatz ungerecht**
- **Vieles im Detail bisher unklar – Einsparungen in den Einzeletats durch Abbau Kohlsubventionen, Ausweitung LKW-Maut oder Kürzung Regionalisierungsmittel und EZ-Gelder?**

# Nachhaltig aus der Krise...

**„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.“**

**„Das Preissignal ist immer noch das stärkste Signal, damit Menschen ihr Verhalten ändern.“**



**Horst Köhler, Bundespräsident a.D.  
Fokusinterview, 22.03.2010**

# Ausgangslage

## Heute dominieren „perverse Anreize“ :

- Wer sich ökologisch verhält, wird bestraft; wer sich unökologisch verhält, wird belohnt (Bsp.: Bahn – Flugzeug, Ökostrom – Atomstrom)
  - Steuer- und Abgabensystem lenkt in die falsche Richtung
  - Umweltschädliches Verhalten wird staatlich subventioniert
  - Externe Effekte verursachen Marktversagen

# Lenkungswirkung von Steuern

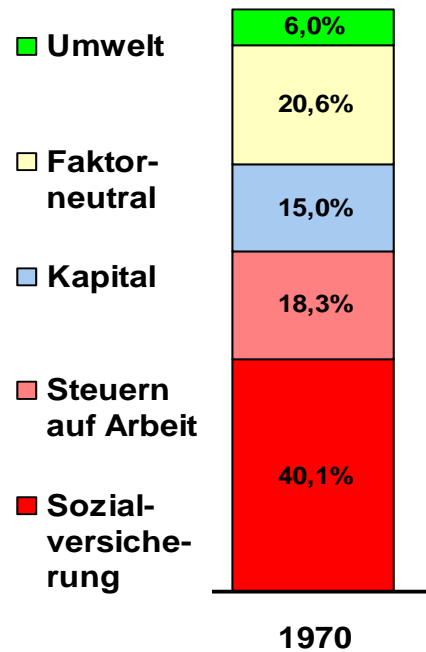
**„Energie ist heute zu billig. (...) es müssen aus meiner Sicht gezielt die Steuern auf Energie angehoben werden, sei es über Mineralöl, Heizgas oder Strom. Der gewünschte umweltpolitische Lenkungs- und Lerneffekt tritt freilich nur ein, wenn klar ist, daß die Steuersätze über Jahre allmählich angehoben werden.“**



**ANGELA MERKEL**  
**als Umweltministerin 1997**  
**Interview mit der FAZ**

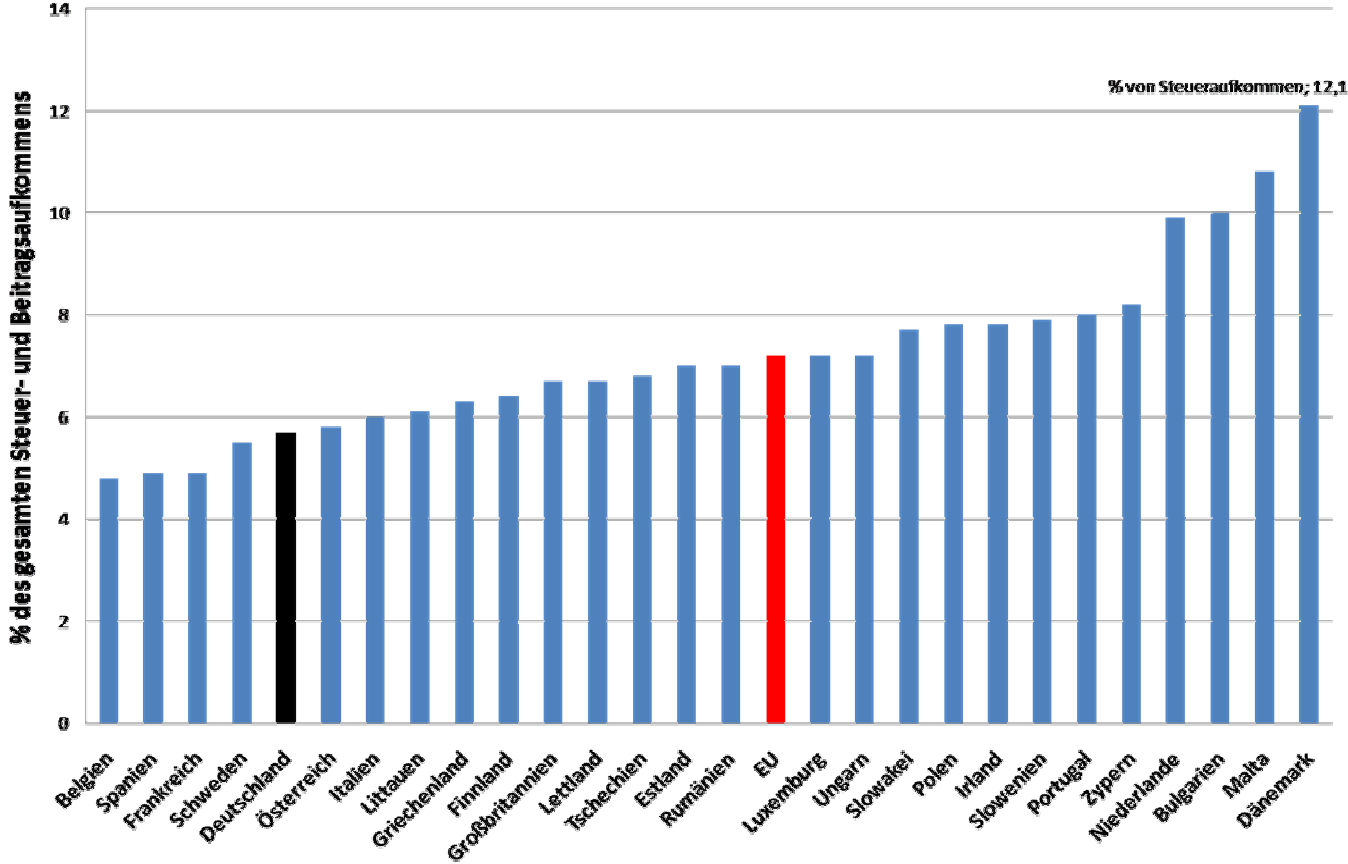
# Steuersystem steuert in die falsche Richtung...

## Steuerstruktur: Anteil von Umweltsteuern rückläufig



# Europäischer Vergleich der ökologischen Steuern

## Ökologische Steuern: Deutschland ist kein Hochsteuerland



# Umweltschädliche Subventionen

**„(D)iese Subventionspolitik (ist) nichts anderes ... als eine Form der politischen Korruption. Wir fordern einen radikalen Rückschnitt der Subventionen.“**



**Guido Westerwelle**  
**Interview mit „Thüringer Allgemeine“**  
**2004 als FDP Vorsitzender**  
(in Bezug auf Kohlesubventionen)

# Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen: Beispiel Flugverkehr

**Ca. 12,9 Mrd. €**

Fehlende Kerosinbesteuerung: 8,7 Mrd. €

Mehrwertsteuerbefreiung: 4,2 Mrd. €

# Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen: Beispiel Automobilverkehr

**ca. 24 Mrd. €**

Entfernungspauschale:	4,0 Mrd.
Dienst- und Firmenwagenbesteuerung:	9,0 Mrd.
Dieselbesteuerung:	6,2 Mrd.
Abwrackprämie:	5,0 Mrd.

# Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen: Beispiel Atomenergie

- FÖS-Studie „Staatliche Förderung der Atomenergie im Zeitraum 1950 bis 2008“
- Im Zeitraum 1950-2008 Summe von:



**131,8 Milliarden Euro**

enthält:

**Finanzhilfen (60,8 Mrd.)**

**Steuervergünstigungen (64,8 Mrd.)**

**Emissionshandelvorteile (6,2 Mrd.)**

**Das entspricht durchschnittlich 3,9 Cent/kWh. (Ohne externe Kosten!)**

# Umweltschädliche Subventionen und Steuervergünstigungen: Beispiel Kohleenergie

- Subventionssumme Steinkohle 1950-2008:

**ca. 330 Mrd. €**

- Subventionssumme Braunkohle 1950-2008:

**ca. 102 Mrd. €**

**INSGESAMT: ca 432 Mrd. €**

# Externe Effekte

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

**Norbert Röttgen und Christian Lindner**



**SZ, 26.03.2010**



# Externe Kosten: Beispiel Flugverkehr

enthält:

Klimakosten	5,5 Mrd.
Lärm	0,4 Mrd.
Luftverschmutzung	0,5 Mrd.

**Ca. 6,4 Mrd. €/Jahr**

# Externe Kosten: Beispiel Automobilverkehr

Enthält:

Unfälle	41,7 Mrd.
+Lärm	8,7 Mrd.
+Luftverschmutzung	7,1 Mrd.
+Klimakosten	10,7 Mrd.
+Natur- und Landschaftsverbrauch	3,0 Mrd.
+Down- und Upstreamkosten	4,6 Mrd.
+Zusatzkosten städtischer Raum	1,1 Mrd.

**Ca. 77 Mrd.**

**€/Jahr**

+Staukosten:

75,6 Mrd.

The image shows three large yellow barrels with black radiation warning symbols (triangles with a central dot and three leaf-like shapes) placed on a paved urban area. In the background, there are modern buildings, trees, and a few people walking. The text is overlaid on the barrels.

## Externe Kosten: Beispiel Atomenergie

**zwischen 4,2 und 11.413,4 Mrd. €**

Unterschiede vor allem durch unterschiedliche Risikobewertung und Diskontierung

# Externe Kosten: Beispiel Kohleenergie

- **Abbau- und Fördergebiete**
  - Landschaftszerstörungen, Artenverluste
  - Bodensenkungen und Bergschäden beim Kohleabbau unter Tage
  - Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts und der Trinkwasserversorgung
- **Umweltrisiken durch Transport**
- **CO<sub>2</sub>-, Schadstoff- und Staubbelastungen**

➤ **Steinkohle: ca. 12,5 Mrd. €/Jahr**  
➤ **6,4 Cent/kWh**

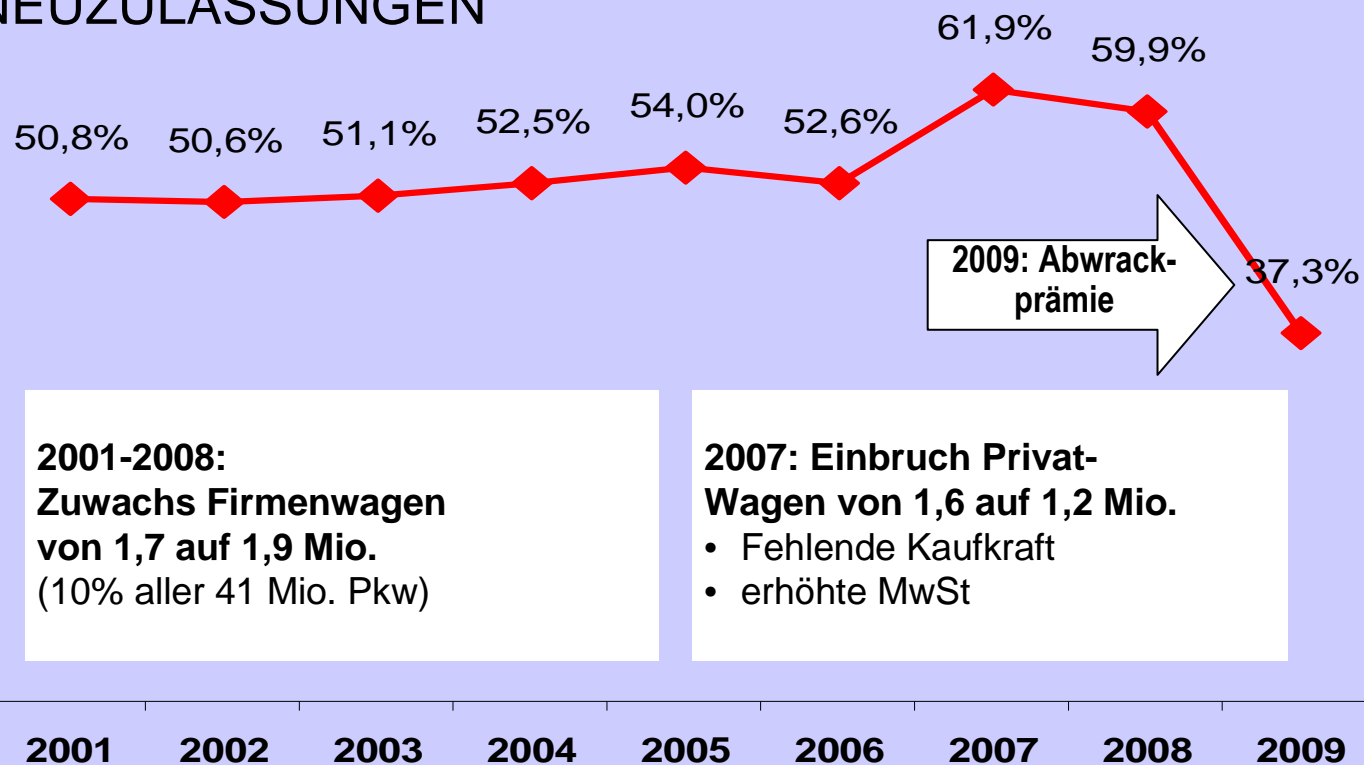
# Ökologische Finanzreform

## Faktorbelastung verschieben:

- Umweltschädliche Subventionen abbauen
- Externe Effekte durch Umweltsteuern internalisieren
- Umwelt- und Ressourcenverbrauch belasten, Faktor Arbeit entlasten/ andere Belastungen vermeiden
  - Finanzielle Spielräume des Staates werden erweitert
  - Ökologische Anreize werden verbessert und Umwelt effizient geschützt
  - Schaffung von Arbeitsplätzen wird begünstigt

# Steuerliche Absetzbarkeit von Dienst- und Firmenwagen

## ANTEIL FIRMENWAGEN AN NEUZULASSUNGEN



# Steuerliche Absetzbarkeit von Dienst- und Firmenwagen

## Ausgestaltung: Bonus-Malus-Regelung

- **Zielkorridor in g CO<sub>2</sub>/km wird gesetzt (130-140 g/km)**
- **Firmenwagen (nur dienstlich genutzt)**
  - Volle Absetzbarkeit bei Lage im Zielkorridor, darüber weniger, darunter mehr
- **Dienstwagen (auch privat genutzt)**
  - Zu versteuernder geldwerter Vorteil Prozentsatz steigt mit den CO<sub>2</sub>-Emissionen
- **Zielkorridor wird in vorhersehbaren Schritten abgesenkt**

# Steuerliche Absetzbarkeit von Dienst- und Firmenwagen

## Auswirkungen

- Bisherige Steuermindereinnahmen: ca. 9 Mrd. €
- Reduzierung der Absetzbarkeit: mittelfristig 2-3 Mrd. €
- Erhöhte Versteuerung geldwerter Vorteil: 0,5-1 Mrd. €
- **Insgesamt Mehreinnahmen : 2,5 - 4 Mrd. €/Jahr**
  
- Anreize emissionsarme Fahrzeuge zu kaufen
- Planbarkeit durch schrittweises Absenken des Zielkorridors
- Innovationsanreiz für Autoindustrie
- Durchschlag auf den Gebrauchtwagenmarkt
- **Bis 2020 5-10% Verminderung der durch PKW verursachten CO2-Emissionen**

# Genauere Ausgestaltung der Reform

CO <sub>2</sub> -Emissionen				Verbrauch in l/ 100 km	CO <sub>2</sub> -Absetzbarkeitsfaktoren			Jährlich zu versteuernder Prozentwert des Listenpreises											
					1. Stufe 2009-2011	2. Stufe 2012-2013	3. Stufe 2014-2015	CO <sub>2</sub> -Emissionen		Verbrauch in l/ 100 km	1. Stufe 2009-2011	2. Stufe 2012-2013	3. Stufe 2014-2015						
Bis	60	g/km		2,5			140%	Bis	60	g/km	2,3								
>	60 - 70	g/km		2,9			150%	>	60 - 70	g/km	2,7								4%
>	70 - 80	g/km		3,3			140%	>	70 - 80	g/km	3,1								6%
>	80 - 90	g/km		3,8			150%	>	70 - 80	g/km	3,1								8%
>	90 - 100	g/km		4,2			140%	>	80 - 90	g/km	3,5								10%
>	100 - 110	g/km		4,6			130%	>	80 - 90	g/km	3,5								10%
>	100 - 110	g/km		4,6			130%	>	90 - 100	g/km	4,0								12%
>	110 - 120	g/km		5,0			120%	>	90 - 100	g/km	4,0								12%
>	110 - 120	g/km		5,0			120%	>	100 - 110	g/km	4,4								13%
>	120 - 130	g/km		5,4			110%	>	100 - 110	g/km	4,4								13%
>	120 - 130	g/km		5,4			110%	>	110 - 120	g/km	4,8								14%
>	130 - 140	g/km		5,8			100%	>	110 - 120	g/km	4,8								14%
>	130 - 140	g/km		5,8			100%	>	120 - 130	g/km	5,2								15%
>	140 - 150	g/km		6,3			95%	>	120 - 130	g/km	5,2								15%
>	140 - 150	g/km		6,3			95%	>	130 - 140	g/km	5,6								16%
>	150 - 160	g/km		6,7			90%	>	130 - 140	g/km	5,6								16%
>	150 - 160	g/km		6,7			90%	>	140 - 150	g/km	6,0								17%
>	160 - 170	g/km		7,1			85%	>	140 - 150	g/km	6,0								17%
>	160 - 170	g/km		7,1			85%	>	150 - 160	g/km	6,5								18%
>	170 - 180	g/km		7,5			80%	>	150 - 160	g/km	6,5								18%
>	170 - 180	g/km		7,5			80%	>	160 - 170	g/km	6,9								19%
>	180 - 190	g/km		7,9			75%	>	160 - 170	g/km	6,9								19%
>	180 - 190	g/km		7,9			75%	>	170 - 180	g/km	7,3								20%
>	190 - 200	g/km		8,3			70%	>	170 - 180	g/km	7,3								20%
>	190 - 200	g/km		8,3			70%	>	180 - 190	g/km	7,7								21%
>	200 - 210	g/km		8,8			65%	>	180 - 190	g/km	7,7								21%
>	200 - 210	g/km		8,8			65%	>	190 - 200	g/km	8,1								22%
>	210 - 220	g/km		9,2			60%	>	190 - 200	g/km	8,1								22%
>	210 - 220	g/km		9,2			60%	>	200 - 210	g/km	8,5								23%
>	220 - 230	g/km		9,6			55%	>	200 - 210	g/km	8,5								23%
>	220 - 230	g/km		9,6			55%	>	210 - 220	g/km	9,0								24%
>	230 - 240	g/km		10,0			50%	>	210 - 220	g/km	9,0								24%
>	230 - 240	g/km		10,0			50%	>	220 - 230	g/km	9,4								25%
>	240 - 250	g/km		10,4			45%	>	220 - 230	g/km	9,4								25%
>	240 - 250	g/km		10,4			45%	>	230 - 240	g/km	9,8								26%
>	250 - 260	g/km		10,8			40%	>	230 - 240	g/km	9,8								26%
>	250 - 260	g/km		10,8			40%	>	240 - 250	g/km	10,2								27%
>	260 - 270	g/km		11,3			35%	>	240 - 250	g/km	10,2								27%
>	260 - 270	g/km		11,3			35%	>	250 - 260	g/km	10,6								28%
>	270	g/km		> 11,3			30%	>	250 - 260	g/km	10,6								28%
>	270	g/km		> 11,3			30%	>	260 - 270	g/km	11,0								29%
>	270	g/km		> 11,3			30%	>	270	g/km	> 11,0								30%

Grün markiert: Gewinner ggü. heutiger Besteuerung

Rot markiert: Verlierer ggü. heutiger Besteuerung

Grün markiert: Gewinner ggü. heutiger Besteuerung geldwerter Vorteile

Rot markiert: Verlierer ggü. heutiger Besteuerung geldwerter Vorteile

# Entfernungspauschale senken/abschaffen

## Ausgangslage:

- 30 Cent pro Kilometer Arbeitsweg anrechenbar
- Volumen von ca. 4 Mrd. €/Jahr

## Ausgestaltung:

- **Kurzfristig:** Absenken auf 20 Cent
- **Mittelfristig:** Abschaffung

## Auswirkung:

- Ökologische Lenkungswirkung (Zersiedelung, Verkehrsaufkommen)
- **Aufkommen:** kurzfristig: 1,5 Mrd. €  
mittelfristig: 4,0 Mrd. €

# Ticketabgabe im Flugverkehr

## Ausgangslage

- **Befreit von Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer**
- **Ab 2012 Einbeziehung in Emissionshandel, ABER:**
  - Ausgabe von 97% (2012) der durchschn. Gesamtemissionen (2004-2006)
  - 85% der Zertifikate umsonst
  - Schienenverkehr zu 100% belastet (Strom)
- **Nur Stabilisierung des hohen Niveaus**
- **Kostenvorteil bleibt weiterhin bestehen**
- **England, Frankreich besitzen Ticket-Abgabe**
- **Niederlande schaffte diese wieder ab, aus folgendem Grund:**
  - **Deutschland ist „Steuer-Oase“**

# Ticketabgabe im Flugverkehr

## Ausgestaltung

- **Höhe der Ticketabgabe abhängig von Fluglänge und Klasse (First/ Business/ Economy)**
  - **1. Stufe: 20-40 €**
  - **2. Stufe: 50-100 €**
- **Bemessungsgrundlage zulässiges Gesamtgewicht des Flugzeugs**
  - **Vereinfachte Erhebung**
  - **Anreiz zur besseren Auslastung und niedrigerem Gewicht**

# Ticketabgabe im Flugverkehr

## Auswirkungen

im Sparpaket



- **Kurzfristige Einnahmen: 2,3 Mrd. €/Jahr**
- **Mittelfristige Einnahmen: 5,8 Mrd. €/Jahr**
- **Lenkungswirkung vor allem bei „Billigflügen“**
- **Belastet vor allem die Wohlhabenden (95% der Weltbevölkerung fliegt überhaupt nicht)**
- **Entlastung (Fluglärm, Klimawandel) v.a. von Ärmern**

# Kraftstoffsteuern gemeinsam mit Nachbarländern anheben

## Ausgangslage:

- Externe Kosten des Verkehrs längst nicht internalisiert
- Mengensteuer und Inflation führen zu ständiger Abwertung

## Ausgestaltung:

- **Kurzfristig:** Anhebung um 5 Cent/Liter
- **Mittelfristig:** Anhebung um 20 Cent/Liter

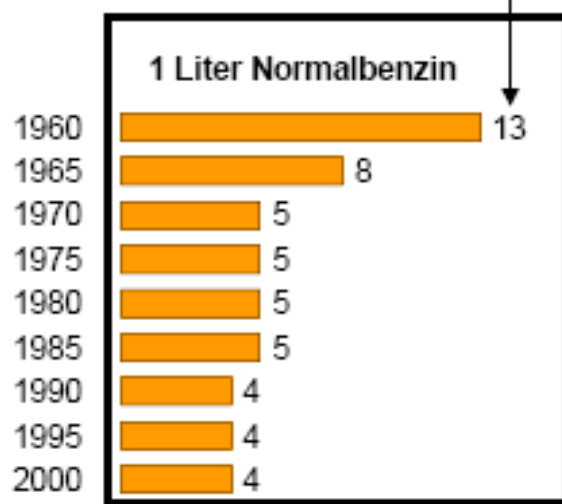
## Auswirkung:

- Anreiz für sparsamere Fahrweise und Modelle
- **Aufkommen:** kurzfristig: 2 Mrd. €  
langfristig: 8 Mrd. €

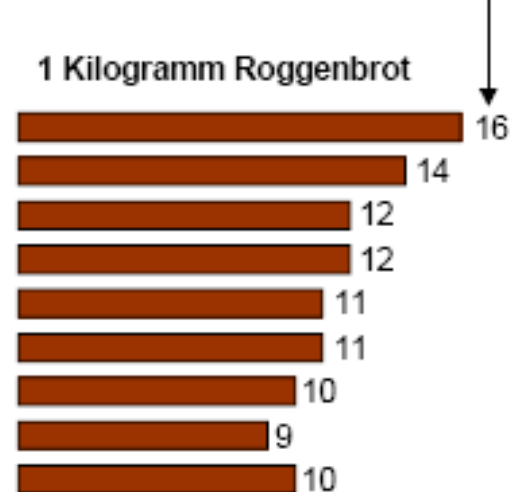
# Entwicklung relativer Preise

## Preisniveauentwicklung von Benzin und Brot

Arbeitsminuten eines Industriearbeiters zum Erwerb von 1 l Normalbenzin.



Arbeitsminuten eines Industriearbeiters zum Erwerb von 1 kg Brot.



Quelle: DIE ZEIT/Globus, Umweltbundesamt

Die Arbeitszeit zum Erwerb von 1 l Benzin sank von 1960 bis 2000 um gut 2/3, während sie zum Kauf von 1 Kg Brot nur um gut 1/3 abnahm. Trotz der Ökosteuern ist Benzin gemessen an Arbeitsminuten günstiger als das Brot.

# Kfz-Steuer stärker nach CO2 spreizen

## Ausgangslage:

- Durch Reform hälftig von Hubraum und CO2 abhängig
- Im Aufkommen allerdings sogar gesunken

## Ausgestaltung:

- **Kurzfristig:** Erhöhung auf altes Niveau und stärkere Spreizung nach CO2
- **Mittelfristig:** Verdopplung der Steuersätze

## Auswirkung:

- Anreiz klimafreundliche Kfz zu kaufen und Belastung derjenigen, die umweltschädliche Kfz fahren
- **Aufkommen:** kurzfristig: 1,8 Mrd. €  
mittelfristig: 8,9 Mrd. €

# Dieselsteuersatz angleichen

## Ausgangslage:

- Steuersatz 18 Cent niedriger als für Benzin (47/65)
- Aber höherer CO<sub>2</sub> Ausstoß/Liter und krebserregender

## Ausgestaltung:

- **Kurzfristig:** Anhebung um 6 Cent/Liter
- **Mittelfristig:** Angleichung an Benzin

## Auswirkung:

- Anreiz für sparsamere Fahrweise und Modelle
- **Aufkommen:** kurzfristig: 0,7 Mrd. €  
mittelfristig: 1,9 Mrd. €

# Zulassungssteuer einführen

## Ausgangslage:

- Abwrackprämie viel zu wenig ökologisch ausgerichtet
- Keine Zulassungssteuer in Deutschland

## Ausgestaltung:

- Als Bonus-Malus-System
- Nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß gestaffelte/r Bonus bzw. Steuer
- **Mittelfristig:** Anhebung der Grenzwerte und Erhöhung

## Auswirkung:

- Ökologisierung des Fahrzeugbestands
- **Aufkommen:** kurzfristig: 1,0 Mrd. €  
mittelfristig: 2,5 Mrd. €

# LKW-Maut anheben und erweitern

## Ausgangslage:

- Seit 2005 leistungsbezogene schadstoffabhängige LKW-Maut eingeführt
- Trotzdem wuchsen die Verkehrszahlen des LKW-Bereichs weiter dramatisch
- Seit 1. Nov 2008:
  - Erhöhung durchschn. Mautsätze von 13,5 auf 16,3 Ct/km
  - Stärkere Spreizung nach Emissionen
  - Förderung des Einbaus von Partikelfiltersystem
- Rechtlich max. 17 Ct/km möglich, wenn nur Wegekosten berücksichtigt

# LKW-Maut anheben und erweitern

## Ausgestaltung:

- Kurzfristig auf 17 Ct/km erhöhen
- Mittelfristig
  - Einrechenbarkeit der externen Umweltkosten
  - Ausweitung auf weitere Straßen
  - Stärkere Differenzierung nach Zeit und Ort
  - Einbeziehung aller LKW ab 3,5t (bisher ab 12t)

# LKW-Maut anheben und erweitern

## Auswirkungen

im Sparpaket



- **Kurzfristige Einnahmen: 1,0 Mrd. €/Jahr**
- **Mittelfristige Einnahmen: 4,0 Mrd. €/Jahr**
- **Externe Kosten internalisieren**
- **Da ausländische LKW die Maut auch zahlen müssen ergeben sich für deutsche Spediteure, auf Grund der relativ effizienten Flotte, Vorteile**
- **Entlastung der Straßen und Verlagerung auf die Schiene**

# Abbau von Energiesteuer- Ausnahmen

## Ausgangslage:

im Sparpaket



- Prod. Gewerbe zahlt nur 60% der Ökosteuer/  
Mehrbelastungen werden ausgeglichen zu 95%
- Bestimmte Prozesse (z.B. Glas-/Keramik-/Zement-  
Herstellung) komplett befreit

## Ausgestaltung:

- Abschaffung der Ausnahmen für das Prod. Gewerbe
- Spitzenausgleich reformieren

## Auswirkung:

- Energiesparen fördern
- **Aufkommen:** kurzfristig: 1,5 Mrd. €  
mittelfristig: 2,3 Mrd. €

# Kohlesubventionen abbauen

## Ausgangslage:

- Kohleförderung von insgesamt 432 Mrd. € im Zeitraum von 1950-2008
- Jeder Steinkohlearbeitsplatz ist mit 75.000 €/Jahr subventioniert
- Ende der Subventionen geplant für 2018
- In kommenden Jahren noch jährlich 7,1 Mrd. € für Steinkohle und 4,3 Mrd. € für Braunkohle
- Größter Posten: Absatzbeihilfen (1,9 Mrd. €/Jahr)
- **Geplante neue Fördertatbestände:**
  - Förderung im Rahmen des Emissionshandels um Umfang von max. 15% der Investitionskosten für den Bau von Kraftwerken
  - EU-Konjunkturprogramm für CCS-Pilotvorhaben

# Kohlesubventionen abbauen

## Ausgestaltung:

im Sparpaket



- Schnellerer und stärkerer Abbau der Subventionen Steuervergünstigungen
- Risiken für Schaden aus Altlasten und Ewigkeitskosten müssen allein von der RAG getragen werden

## Auswirkungen:

- **Aufkommen:** kurzfristig: 0,5 €  
mittelfristig: 1,0 Mrd €
- Geringere Förderung der klimaschädlichen Kohle
- Indirekte Förderung der EE
- Schnellerer Strukturwandel in betroffenen Gebieten

# Einführung einer Atomsteuer

## Ausgangslage:

- Hohe Subventionen und Steuervergünstigungen (1950-2008: 131,5 Mrd. €)
- Zukünftige Förderungen: 92,5 Mrd. € (Entsorgung, Stilllegung,...)
- Unübersehbare Externe Kosten
- Keine Besteuerung des Energieträgers
- Vorteile durch Emissionshandel (Windfall-Profits)
- Leistungslose Zusatzgewinne bei Laufzeitverlängerung

# Einführung einer Atomsteuer

## Ausgestaltung:

im Sparpaket



- **Bemessungsgrundlage:**
  - Kernbrennstoffe, Abgesetzter Strom, Abgesetzter Strom
- **Höhe der Belastung pro kWh:**
  - Bis 2013: 2,5 Cent
  - Ab 2013: 3,5 Cent

## Auswirkungen

- **Einnahmen:**

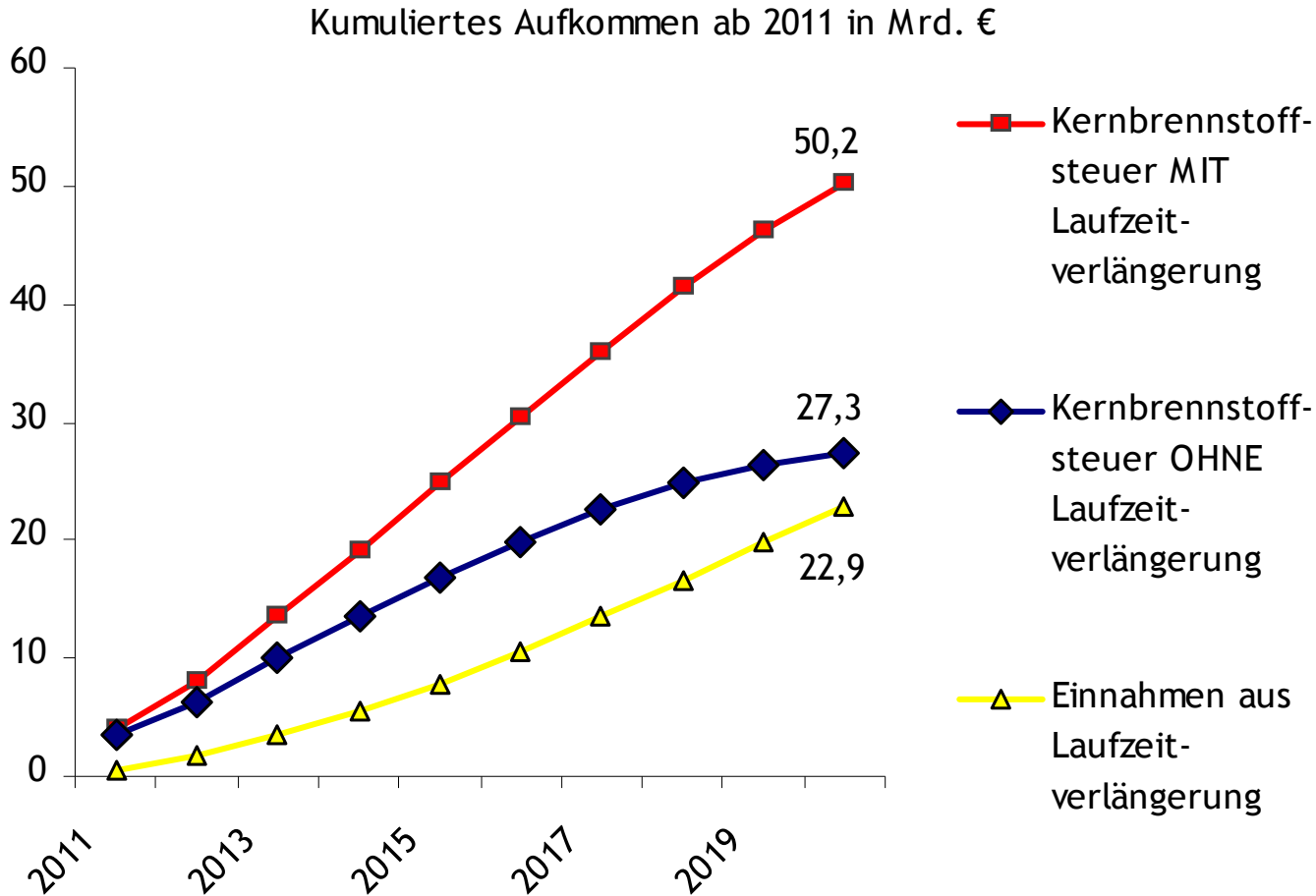
Ohne Verlängerung

- 2010: ca. 4 Mrd. €
- 2015: ca. 3,3 Mrd. €

Mit Verlängerung

- 4 Mrd. €
- 5,6 Mrd. €

# Einnahmen aus einer Atomsteuer



# Anhebung der Heizölsteuer

## Ausgangslage:

- Sehr hohes Einsparpotential im Gebäudesektor
- Deutschland bei Steuer im unteren Drittel in Europa
- Inflation sorgt für kontinuierliche Abwertung

## Ausgestaltung:

- **Kurzfristig:** Erhöhung 2 Cent/Liter
- **Mittelfristig:** Erhöhung um 10 Cent/Liter

## Auswirkung:

- Energiesparen und energetische Sanierung fördern
- **Aufkommen:** kurzfristig: 1,7 Mrd. €  
mittelfristig: 6,7 Mrd. €

# Grundsteuer reformieren

## Ausgangslage:

- Minderung des Flächenverbrauchs längst nicht ausreichend:
  - Ziel: 30 Hektar pro Tag bis 2020
  - Tatsächlich: 113 Hektar pro Tag
- Bisherige Grundsteuer unter Zuhilfenahme veralteter Einheitswerte
- Keinerlei Anreiz zur ausreichenden Minderung der Flächeninanspruchnahme, teilweise sogar gegenteilig (Bsp.: Mehr-/Einfamilienhäuser)

# Grundsteuer reformieren

## Ausgestaltung:

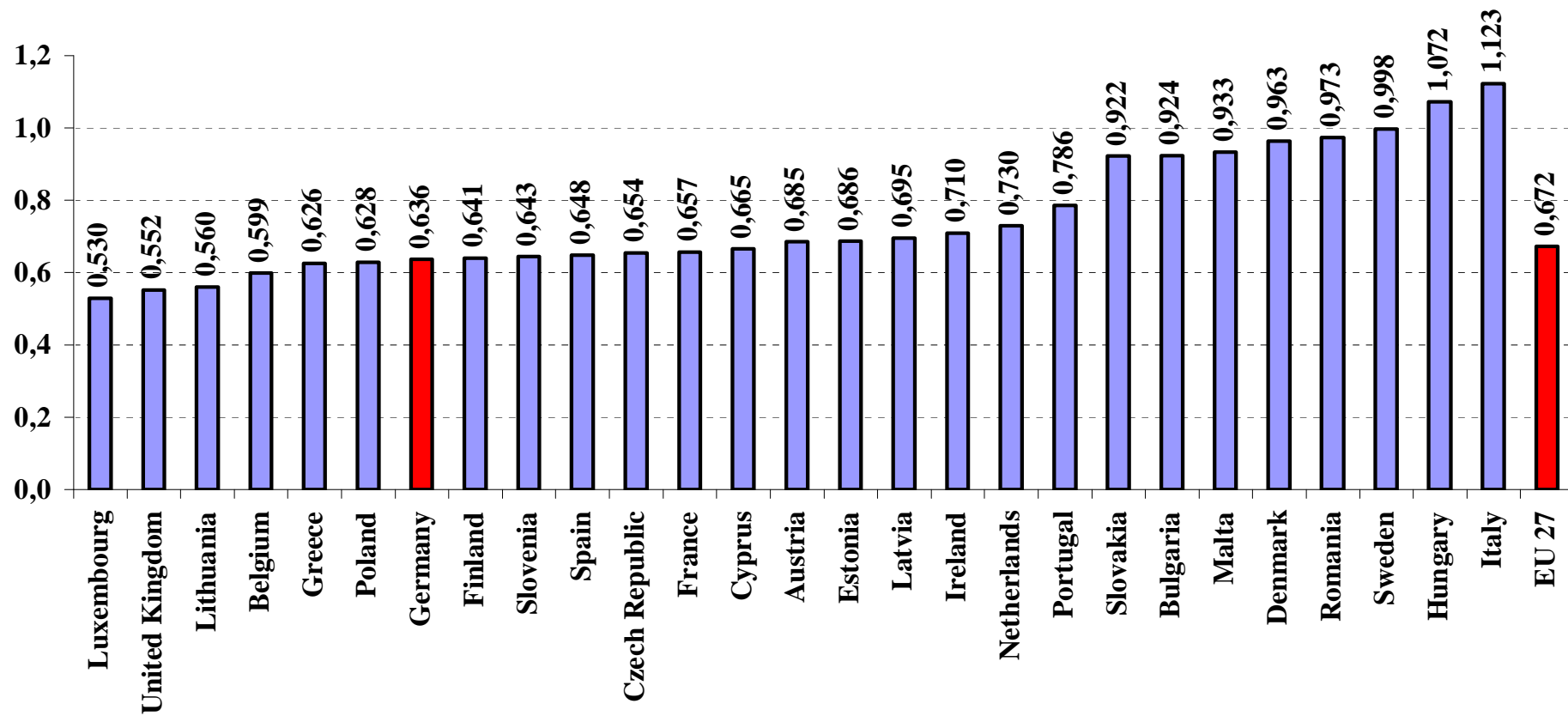
- Mögliche Umgestaltung zu Flächennutzungssteuer
- Grundsätzlich Erhöhung und Ökologisierung
- Unterschiedliche Besteuerung nach Art der Flächennutzung z.B. als:
  - Naturbelassen
  - Naturschonend genutzt
  - Landwirtschaftlich
  - Versiegelten Flächen innen/außen
  - usw.
- Mittelfristig Verdopplung des Aufkommens

# Grundsteuer reformieren

## Auswirkungen:

- **Aufkommen:** kurzfristig: 0 €  
mittelfristig: 10,8 Mrd. €
- Flächenverbrauch und Versiegelung nimmt ab
- Größere ökologische Ausrichtung
- Artensterben wird reduziert
- Zersiedelung wird reduziert
- Stärkere Belastung von Vermögenden

## Heizölpreise EU-27 November 2008 (Ct/l)



# Ansätze für eine Ökologische Finanzreform

Maßnahme	kurzfristiges Aufkommen	mittelfristiges Aufkommen (2015)	Umsetzung/ Volumen
	Mrd. €	Mrd. €	Mrd. €
<b>I) Verkehr</b>			
a) Kurzfristig private und mittelfristig auch gewerbliche Firmenwagenbesteuerung abhängig von CO2-Emissionen	0,5	3,5	
b) Entfernungspauschale kurzfristig senken, mittelfristig abschaffen	1,5	4,0	
c) Ticket-Tax einführen; kurzfristig 20-40 €; mittelfristig 50-100 € pro Platz abhängig von Flugentfernung	2,3	5,8	<b>1,0</b>
d) Kraftstoffsteuern gemeinsam mit Nachbarländern anheben; kurzfristig 5 Ct/l, mittelfristig 20 Ct/l	2,0	8,0	
e) Angleichung Dieselsteuer an Steuersatz auf Benzin	0,7	1,9	
f) Kfz-Steuer stärker nach CO2 spreizen, mittelfristig verdoppeln	1,8	8,9	
g) Zulassungssteuer einführen	1,0	2,5	
h) LKW-Maut anheben und auf weitere Fahrzeuge und Strecken ausweiten	1,0	4,0	<b>unklar</b>

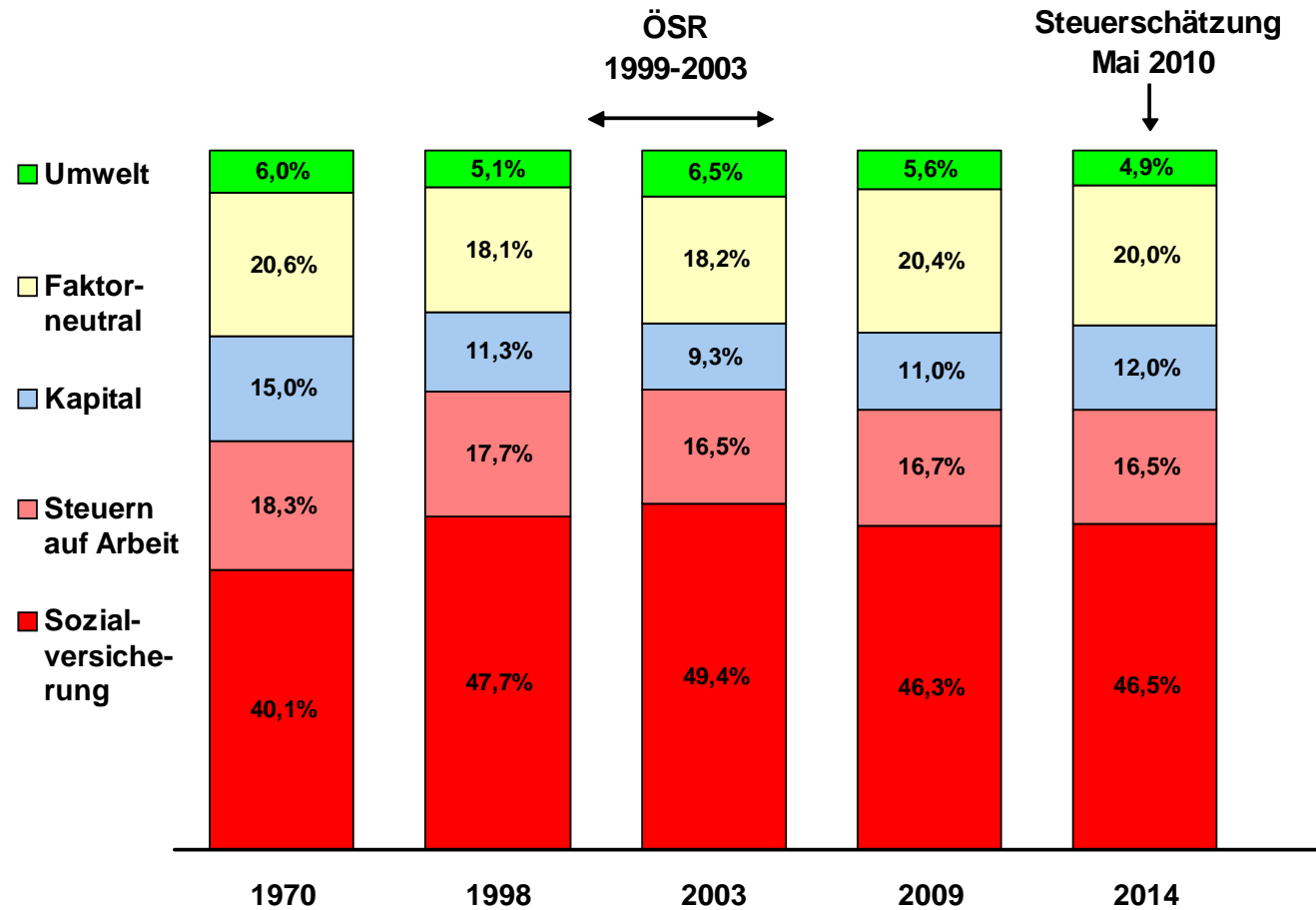
# Ansätze für eine Ökologische Finanzreform

Maßnahme	kurzfristiges Aufkommen  Mrd. €	mittelfristiges Aufkommen (2015)  Mrd. €	Umsetzung /Volumen  Mrd. €
<b>II) Energie</b>			
a) Abbau Energiesteuer-Ausnahmen	1,5	2,3	1,0/1,5
b) Schnellerer und stärkerer Abbau der Kohlesubventionen	0	1,0	unklar
c) Kernbrennstoffsteuer einführen; kurzfristig 2,5 Ct/kWh, ab 2013 3,5 Ct/kWh	4,0	5,8	2,3
d) Energiesteuern auf Heizstoffe anheben; bei Heizöl kurzfristig 2 Ct/l und langfristig 10 Ct/l; andere Heizstoffe CO2/energieäquivalent	1,7	6,7	
<b>III) Boden</b>			
a) Grundsteuer: Kurzfristig Umweltanreize schaffen (u.a. Klimaschutz, Flächenverbrauch), langfristig Verdopplung Grundsteuer (Gemeinden)	0	10,8	

# Ansätze für eine Ökologische Finanzreform

	kurzfristiges Aufkommen	mittelfristiges Aufkommen (2015)	Sparpaket- Umsetzung
<b>Gesamtes Aufkommen pro Jahr</b>	<b>18</b>	<b>65,0</b>	
<b>Pauschaler Lenkungsabschlag</b>	<b>10%</b>	<b>20%</b>	
<b>Aufkommen mit Lenkungsabschlag</b>	<b>16,2</b>	<b>52,0</b>	<b>4,3 Mrd.</b>

# Richtungsänderung im Steuersystem einläuten...



# Ökologische Finanzreform

## Ökologische Finanzreform ist gerecht

- Unter Umweltproblemen leiden v.a. sozial Schwächere
- Umweltverschmutzung verursachen hauptsächlich Besserverdienende
- Verursacherprinzip wird umgesetzt
- Sozial verträgliche Instrumente vorhanden
- Kürzungen von Sozialleistungen/  
Mehrwertsteuererhöhung kann vermieden werden
- Staatliche Mehreinnahmen/ Minderausgaben schaffen Freiräume für Entlastungen, Schaffung von Arbeitsplätzen und soziale Kompensationszahlungen

# Ökologische Finanzreform

## Ökologische Finanzreform ist ökonomisch sinnvoll

- Effizienter und weniger paternalistisch als Ordnungsrecht
- Sie stößt Innovationen an und begünstigt diese
- Sie verschiebt die Faktorbelastung von Arbeit zu Ressourcenverbrauch und fördert so Beschäftigung
- Kleine und vorausschaubare Schritte schaffen Verlässlichkeit und Investitionssicherheit
- Wirtschaft stellt sich frühzeitig auf ökologische Herausforderungen ein
- Exportvorteile durch Vorreiterrolle
- Ressourcenimporte können vermindert werden

# Ökologische Finanzreform

## Ökologische Finanzreform ist ökologisch notwendig

- In einer Marktwirtschaft kann man Klimaschutz nicht gegen die bestehenden Fehlanreize durchsetzen
- Ökologische Anreize packen Problem an der Wurzel und führen zu Änderung im gesamten Produktionsprozess
- Bereits die kleinen Änderungen im Rahmen der Ökologischen Steuerreform haben spürbare Umweltwirkungen gehabt
- Je früher wir beginnen, desto kleiner können die Schritte sein

**...durch eine Ökologische Finanzreform.**

**„Die grundsätzlichen Einwände gegen eine  
Verteuerung des Ressourcenverbrauchs sind sicher  
ernst zu nehmen, aber letztlich nicht  
durchschlagend.“**



**Wolfgang Schäuble  
1998, in seinem Buch  
„Und sie bewegt sich doch“**

## Das FÖS - Studien und Mitarbeit

- **Zahlreiche interessante Publikationen finden Sie unter:**  
<http://www.foes.de/publikationen/>

**Wollen Sie mithelfen die Themen des FÖS voranzubringen?**

- **Werden Sie Mitglied. Ganz einfach über:**  
<http://www.foes.de/mitglied-werden/>

- **Außerdem bieten wir regelmäßig Praktikumsstellen.**  
**Aktuelle Ausschreibungen gibt es unter:**  
<http://www.foes.de/ueber-uns/geschaeftsstelle/praktikum/>

# Nachhaltig aus der Krise

**Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit !**



**Damian Ludewig**

*Diplom-Volkswirt*

Geschäftsführer

**Forum Ökologisch-Soziale  
Marktwirtschaft (FÖS)**

Schwedenstraße 15a

13357 Berlin

Tel: 030-76 23 991-30

Damian.Ludewig@foes.de

**Weitere Informationen: [www.foes.de](http://www.foes.de)**