



GREEN BUDGET GERMANY

FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

FÖS-Vorschläge zum Energiekonzept

**ÖKOFISKALISCHE ANFORDERUNGEN AN EIN
ENERGIEKONZEPT FÜR DEUTSCHLAND**

August 2010

Einleitung	2
Energie-Sektor	2
Atomenergie besteuern	2
Kohlesubventionen abbauen	3
Ökosteuer-Ausnahmen abbauen	3
Verkehrssektor	4
Kfz-Steuer ökologisieren	4
Dienst- und Firmenwagen-Besteuerung ökologisieren	4
Zulassungsteuer statt Abwrackprämie einführen	4
Dieselsteuer anheben	5
Energiesteuer auf Kraftstoffe erhöhen	5
Entfernungspauschale ökologisch-sozial reformieren	5
LKW-Maut ausweiten	6
Ticket-Abgabe im Flugverkehr einführen	6
Wärme-Sektor	7
Heizölsteuer erhöhen	7
Grundsteuer ökologisieren und verdoppeln	7

EINLEITUNG

Die Welt steht vor einer großen Herausforderung: dem Klimawandel. In den kommenden fünf Jahren muss eine grundlegende Trendwende beim Ausstoß von Treibhausgasen geschafft sein. Dazu müssen die bestehenden Wirtschaftsstrukturen, insbesondere bei der Energieerzeugung aber auch dem Energieverbrauch, tief greifend verändert werden. Der Umstieg auf 100 Prozent Erneuerbare Energien ist dabei eine wesentliche Zielmarke. Zahlreiche Szenarien belegen, dass ein solcher Wechsel bis 2050 möglich ist; auch die Bundesregierung strebt dieses Ziel an. Dazu müssen jedoch dringend die bestehenden Vorteile für fossile Energieträger abgebaut und die Benachteiligung Erneuerbarer Energien gelindert werden. Neben dem Ausbau der Erneuerbaren Energien ist eine Steigerung der Energieeffizienz unabdingbar. Momentan sprechen jedoch fundamentale ökonomische Anreize dagegen. Bisher verteuert der Staat durch Steuern und Abgaben v.a. die Schaffung von Arbeitsplätzen, statt die Kosten für Energieverschwendung zu erhöhen. Über 60 Prozent des Steuer- und Abgabenaufkommens gehen zulasten des Faktors Arbeit. Steuern auch Umweltverbrauch tragen zu deutlich weniger als 10 Prozent zu den Staatsfinanzen bei. Hieran werden auch die Maßnahmen des Sparpakets mit einer Verschiebung von ca. 0,5 Prozentpunkten zugunsten des Faktors Umwelt kaum etwas ändern. Trotz Haushaltskrise leistet sich der Staat auch weiterhin umweltschädliche Subventionen von über 40 Mrd. Euro. Auch Umweltminister Röttgen forderte in einem SZ-Gastbeitrag „eine ökologisch gestalteten Ordnungspolitik, die Umweltschutz und Ressourcenschonung zum wirtschaftlichen Eigeninteresse“ macht. „Wenn Umweltgüter keinen Preis haben, können Märkte nicht effizient funktionieren“, so Röttgen weiter. In diesem Papier sind zahlreiche Maßnahmen aufgeführt, die dieser Idee folgen. Durch den Abbau umweltschädlicher Subventionen und die gezielte Anhebung ökologischer Lenkungssteuern können die Anreize für mehr Energieeffizienz und den Umstieg auf Erneuerbare Energien entscheidend verbessert werden. Gleichzeitig können diese Maßnahmen einen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung oder zur Entlastung von Wirtschaft und BürgerInnen an anderer Stelle genutzt werden. So können Innovationen begünstigt, zukunftsfähige Arbeitsplätze geschaffen und teure Energieimporte vermindert werden.

ENERGIE-SEKTOR

Für ein Energiekonzept von großer Bedeutung ist zweifelsohne der Energieverbrauch im Bereich Strom. Hier gibt es eine Reihe von Maßnahmen, die zu mehr Energieeffizienz führen und den Einsatz Erneuerbarer Energien fördern können. Schafft man die Vergünstigungen für die Atomenergie und den Kohleabbau ab, würde das im Umkehrschluss den Umstieg auf Erneuerbare Energien erleichtern. Durch den Abbau von Ausnahmen bei der Ökosteuern könnte man die Anreize stärken Energie einzusparen. Für das Energiekonzept werden im Folgenden eine Reihe von Einzelmaßnahmen im Bereich Strom vorgeschlagen und näher behandelt.

Atomenergie besteuern

Obwohl Atomenergie eine besonders riskante Form der Energieerzeugung ist, genießt sie zahlreiche finanzielle Vorteile. Während fossile Brennstoffe jedoch für ihre negativen Klimaauswirkungen durch CO₂-Emissionen im Rahmen des Emissionshandels belastet werden, werden die gesellschaftlichen (externen) Kosten der Atomenergie bisher nicht von den Kraftwerksbetreibern getragen. Externe Kosten 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.

Die Einführung einer Atomsteuer ist nun von der Bundesregierung vorgesehen. Wichtig ist hierbei vor allem, dass sich Bundeskanzlerin Merkel mit ihrer Ankündigung durchsetzt, die Abgabe sei unabhängig von etwaigen Laufzeitverlängerungen für Atomkraftwerke. Für das Energiekonzept sieht unser Vorschlag für den kurzfristigen Ausgleich der finanziellen Vorteile der Atomenergie eine Kernbrennstoffsteuer von 2,5 Ct/kWh vor. Dieser Satz orientiert sich an dem Vorteil, der für die Atomstromerzeugung durch die Einführung des Emissionshandels für fossile Brennstoffe entsteht, sowie den heute schon bekannten Kosten für Altlasten. Diese Kernbrennstoffsteuer würde derzeit zu einem jährlichen Aufkommen von etwa 4,0 Mrd. Euro führen. Die Bundesregierung hingegen plant einen geringeren Satz, der lediglich zu 2,3 Mrd. Euro Einnahmen im Jahr führen soll. Ab 2013 – dem Beginn der dritten Handelsperiode mit voller Versteigerung der Emissionszertifikate in der Energiewirtschaft und einer weiteren Verknappung der Emissionszertifikate – halten wir einen Satz von 3,5 Ct/kWh für angemessen.

Kohlesubventionen abbauen

Jeder Arbeitsplatz im deutschen Steinkohlebergbau wird mit über 70.000 € im Jahr subventioniert. Der Beschluss zum Auslaufen der Kohlesubventionen zum Ende des Jahres 2018 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. Das Wirtschaftsministerium plant zwar im Rahmen ihrer Etatkürzungen zumindest einen geringfügigen zusätzlichen Abbau der Steinkohlesubventionen. Die vorgesehene Kürzung um gut 10 Prozent ist ökologisch dringend notwendig und gleichzeitig sozial verträglich. Hier wären jedoch durchaus größere Einsparpotentiale (kurzfristig 0,5 Mrd. Euro, mittelfristig 1 Mrd. Euro pro Jahr) vorhanden.

Ökosteuer-Ausnahmen 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 Metall verarbeitenden Industrie sind darüber hinaus seit Ende 2006 gänzlich von der Energiesteuer befreit.

Die Bundesregierung plant Ausnahme-Regelungen abzubauen. Während die Steuerbefreiung für bestimmte Bereiche wie Zement-, Glas-, oder Metallverarbeitende Industrien voraussichtlich jedoch nicht angetastet wird, soll zumindest die allgemeine Steuerbegünstigung des Produzierenden Gewerbes mit einem ermäßigten Satz von 60 Prozent abgeschafft werden. Auch der Satz für den Spitzenausgleich wird vermutlich deutlich von 95 Prozent auf etwa 80 Prozent abgesenkt und der Sockelbetrag kräftig angehoben.

Zur stärkeren Anreizwirkung könnte der Spitzenausgleich jedoch komplett durch ein Modell ersetzt werden, das individuell für die Unternehmen bzw. Betriebe einen Indikator für die Energieintensität vorsieht. Eine weitere Option wäre die Koppelung der verbleibenden Sonderregelungen an die Durchführung eines Energiemanagement-Systems. Dies würde Anreize zur Energieeffizienz stärken und dem Staat zusätzlich 0,5-0,8 Mrd. € jährlich einbringen.

VERKEHRSSSEKTOR

Der Verkehrsbereich stellt einen weiteren wesentlichen Sektor für ein anspruchsvolles Energiekonzept dar. Eine Ökologisierung der Kfz-Steuer und der Dienst- und Firmenwagen-Besteuerung sowie die Einführung einer Zulassungssteuer würden positive Effekte auf die Umstellung von fossilen Energieträgern auf Erneuerbare Energien und auf die Steigerung der Energieeffizienz haben. Zusätzlich würden eine Erhöhung (Indexierung) der Mineralölsteuer, eine ökologisch-soziale Reform der Entfernungspauschale, eine Ausweitung der LKW-Maut sowie die Einführung einer Ticket-Abgabe im Flugverkehr zu Effizienzgewinnen im Energieverbrauch führen. Im Folgenden werden diese Maßnahmen als mögliche Bestandteile eines Energiekonzepts im Einzelnen vorgestellt.

Kfz-Steuer ökologisieren

Durch die Kfz-Steuer-Reform vom Juli 2009 wurden nur geringfügige Entlastungen von CO₂-armen Fahrzeugen erreicht. Insgesamt ist die Kfz-Steuer durch die Reform sogar gesenkt worden. Wir schlagen deshalb im Rahmen eines umfassenden Energiekonzepts eine grundlegende Ökologisierung der Kfz-Steuer mit einem klaren Bonus-Malus-System vor. Es reicht nicht, umweltfreundliche Fahrzeuge zu verbilligen. Spritschlucker müssen zugleich deutlich teurer werden. Die Kfz-Steuer müsste für eine effektive Lenkungswirkung deutlich höher liegen und die Spreizung nach den CO₂-Emissionen sollte deutlich verstärkt werden.

Kurzfristig sollte bei einer Kfz-Steuerreform im Rahmen einer stärkeren Ökologisierung das Aufkommen um 1,8 Mrd. Euro erhöht werden. Mittelfristig könnten bei durchschnittlicher Verdoppelung der Steuersätze 8,9 Mrd. Euro an zusätzlichen Einnahmen erzielt werden. Werden auch bereits verkaufte Fahrzeuge der neuen Kfz-Steuer-Regelung unterworfen, kann dies einen Impuls für Ersetzung alter Spritschlucker durch neue, sparsame Fahrzeuge darstellen und somit ein Beitrag sein, die Absatzdelle nach Auslaufen der Abwrackprämie auszugleichen. Bei ambitionierter Steuerspreizung kann die Kfz-Steuer zu einer deutlichen Ökologisierung des deutschen Fuhrparks führen.

Dienst- und Firmenwagen-Besteuerung ökologisieren

Die bisherigen Regelungen der Dienst- und Firmenwagenbesteuerung bevorzugen diejenigen, die die teuersten Autos mit dem höchsten Spritverbrauch kaufen, diese am stärksten privat nutzen und gleichzeitig den höchsten Grenzsteuersatz bei der Einkommensteuer haben. Dem Staat entgehen so jährlich Einnahmen in der Größenordnung von 9 Mrd. Euro. Das ist finanziell schmerzlich, aber auch ökologisch problematisch und sozial ungerecht. Denn mittlerweile sind mehr als 60 Prozent der Neufahrzeuge Dienst- und Firmenwagen. Der Staat zementiert so durch eklatante Fehlanreize veraltete Fahrzeugstrukturen und gefährdet damit auch die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie.

Über eine Bonus-/Malusregelung sollen Firmenwagen mit niedrigen Verbrauchswerten gefördert werden. Wer ein Fahrzeug im Zielkorridor von 130-140 g CO₂/km erwirbt, soll weiterhin alle Kosten voll absetzen können. Wer aber Fahrzeuge mit höherem CO₂-Ausstoß kauft, soll künftig nur einen Teil der Kosten steuerlich geltend machen können, und zwar umso weniger, je höher die CO₂-Emissionen sind. Zweitens soll auch die private Nutzung von Dienstwagen stärker an den tatsächlichen Kosten bzw. Vorteilen orientiert werden.

Zulassungssteuer statt Abwrackprämie einführen

Kein anderes Land hat so viele Steuergelder zum Abwracken von Altfahrzeugen in die Hand genommen wie Deutschland. Anlässlich des Energiekonzepts schlagen wir die Weiterentwicklung der Ab-

wrackprämie, 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. Mögliche weitere Kriterien für eine Zulassungsteuer sind Hubraum, Alter, Durchschnittsverbrauch und Wert des Fahrzeugs. Anhand dieser Kriterien könnte auch die Malus-Komponente in Deutschland ausgerichtet werden. Weniger umweltschädliche Fahrzeuge, etwa mit einem CO₂-Ausstoß von unter 60 g CO₂/km, sollen mit einem Betrag von bis zu 5.000 Euro gefördert, besonders umweltschädliche ab beispielsweise 180 g CO₂/km mit bis zu 30 Prozent des Warenwertes besteuert werden. Stufen und Steuersätze können erst relativ großzügig gestaltet und dann schrittweise verschärft werden. Die weiteren Schritte sollten aber bereits jetzt festgelegt werden, damit sich alle Akteure darauf einstellen können. Dies setzt klare Anreize für den Umstieg auf energie-effizientere Fahrzeuge.

Dieselsteuer anheben

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. Wir schlagen vor, den Steuersatz auf nicht gewerblich genutzten Diesel kurzfristig um 6 Ct/l anzuheben. Fachlich wäre eine mindestens gleich hohe Besteuerung von Benzin und Diesel – wenn strikt am CO₂-Ausstoß orientiert, sogar eine 16 Prozent höhere Besteuerung von Diesel (also derzeit dann über 75 Ct/l) – angemessen. Dem stehen aber der Vertrauensschutz und das Problem des Tanktourismus entgegen. Insoweit ist die Anhebung um 6 Ct/l ein Schritt in Richtung auf das mittelfristige Ziel der vollständigen Angleichung der Steuersätze. Gleichzeitig müsste eine Anpassung der Kfz-Steuer erfolgen, bei der Dieselfahrzeuge derzeit höher belastet werden.

Energiesteuer auf Kraftstoffe erhöhen

Die Weltmarktpreise für Rohöl werden unweigerlich steigen. Wer sich am frühesten auf diese Entwicklung einstellt, wird damit am wenigsten Probleme haben. Deshalb ist es sinnvoll, die Mineralölsteuern in kleinen, überschaubaren Schritten weiter anzuheben. Statt in die OPEC-Statten oder Mineralölkonzerne fließt das Geld dann in den Staatshaushalt und kann für sinnvolle Dinge verwendet, bzw. den BürgerInnen an anderer Stelle wieder zurück gegeben werden. Zudem wird das Aufkommen von Kraftstoffsteuern automatisch durch Inflation abgewertet, da sie – wie andere Umweltsteuern auch – Mengensteuern sind: Seit 2003 allein um 7,6 Ct/l. Die Kraftstoffsteuern könnten schrittweise um insgesamt 10 Ct/l angehoben werden, um Inflationsverluste seit 2003, der letzten Stufe der Ökologischen Steuerreform, auszugleichen. Weitere Erhöhungsschritte wären denkbar, wenn maßgebliche europäische Nachbarländer ihre Steuersätze ebenfalls anheben. Zukünftig sollte zumindest ein Inflationsausgleich stattfinden.

Die Erhöhung der Kraftstoffsteuern würde die Anreize zum Erwerb möglichst Sprit sparender Fahrzeuge sowie zu einem sparsamen Fahrstil und der verstärkten Nutzung von Bussen, Bahnen und dem Fahrrad erhöhen. Dies hätte einen positiven Effekt auf die Energieeffizienz im Verkehrssektor.

Entfernungspauschale ökologisch-sozial reformieren

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

tige 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 Cent kann mit Mehreinnahmen von circa 1-2 Mrd. Euro gerechnet werden. Kurzfristig ist mit einem teilweise veränderten Pendelverhalten zu rechnen, das grundsätzlich ökologisch zielführender als das derzeitige sein dürfte. Bei einer kompletten Abschaffung könnte perspektivisch mit rund 4 Mrd. Euro Mehreinnahmen gerechnet werden, sowie mit einem Rückgang des Pendlerverkehrs und mit einer geringeren Zersiedelung der Landschaft, was zu zusätzlichen Energieeinsparungen führen würde.

LKW-Maut ausweiten

Im Jahr 2005 wurde in Deutschland eine leistungsbezogene, schadstoffabhängige, überwiegend satellitengestützte LKW-Maut eingeführt. Trotzdem wachsen die Verkehrszahlen im Transportsektor weiter dramatisch. Das Verkehrsministerium beabsichtigt nun eine Ausweitung der LKW-Maut auf vierspurige Bundesstraßen. Im Rahmen des Energiekonzepts fordern wir jedoch eine grundlegende Reform der LKW-Maut. Um das Verursacherprinzip und die Kosteninternalisierung im LKW-Verkehr zu stärken, sollte der durchschnittliche Mautsatz auf 17 Ct/km angehoben werden. Dies ist der nach Veröffentlichung des aktualisierten Wegekostengutachtens im Dezember 2007 rechtlich maximal mögliche Satz. Mittelfristig sollte die LKW-Maut auf weitere Straßen ausgeweitet und bereits für LKW ab 3,5 t erhoben werden (nicht erst ab 12 t nach aktuell geltender Regelung), um Umgehungsversuche durch den Bau von 11,9-Tonnern zu vermeiden.

So könnte das Aufkommen der LKW-Maut kurzfristig um 1 Mrd. Euro, mittelfristig um ca. 4 Mrd. Euro gesteigert werden. Eine weitere Erhöhung kann dazu beitragen, das prognostizierte Wachstum des Straßengüterverkehrs einzudämmen und auf die Schiene zu verlagern. Dabei ist ein großer Vorteil der LKW-Maut, dass sich auch ausländische LKW, die in Deutschland fahren, dieser Maßnahme nicht entziehen können. So wird zusätzlich die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Spediteure aufgrund deren sparsamerer und schadstoffärmerer Flotte gefördert. Neben einer Entlastung des Bundeshaushalts durch die Mehreinnahmen, kommt es somit auch zu Einsparungen beim Energieverbrauch des Güterverkehrs.

Ticket-Abgabe im Flugverkehr einführen

Derzeit sind In- und Auslandsflüge gleichermaßen von der Mineralölsteuer befreit, die Mehrwertsteuer wird nur auf Inlandsflüge erhoben. Selbst im Emissionshandel, der für den Flugverkehr ab 2012 greifen soll, wird der Flugverkehr noch bevorzugt: Während die Bahn durch die Vollversteigerung im Stromsektor deutlich belastet wird, soll der Flugverkehr 85 Prozent der Zertifikate geschenkt bekommen.

Die Bundesregierung plant nun die Einführung einer nationalen ökologischen Flugticketabgabe. Die konkrete Ausgestaltung und die Frage, ob die Abgabe auch nach Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel weiter erhoben werden soll, sind noch nicht geklärt. Zumindest bis zur Einführung einer Kerosinsteuer ist dies eine sinnvolle Maßnahme, um bestehende Wettbewerbsverzerrungen abzumildern. Sie könnte grob nach der Flugentfernung gestaffelt werden, z.B. differenziert nach Inlands-, EU-weiten sowie internationalen Flügen. Als Satz schlagen wir im ersten Schritt 20-40 Euro und in einem zweiten Schritt 80-100 Euro pro Abflug vor. Damit würde Deutschland – auch in der Größenordnung der Sätze – dem positiven Beispiel Großbritanniens folgen. Aus Verein-

fachungs- und Effizienzgründen sollte bei der Flugsteuer nicht das einzelne Ticket (also ein verkaufter Sitzplatz), sondern das zulässige Gesamtgewicht des Flugzeugs als Bemessungsgrundlage gewählt werden. Damit bestünde ein zusätzlicher Anreiz für hohe Auslastung und geringes Gewicht von Flugzeugen.

Eine Flugzeugsteuer hat zwar keinen CO₂-spezifischen Lenkungsimpuls wie der Emissionshandel oder eine Kerosinbesteuerung, kann aber den Wettbewerbsvorteil des internationalen Flugverkehrs durch die Mineralöl- und Mehrwertsteuerbefreiung vermindern. Abhängig vom Satz der Ticketabgabe ist für das besonders preissensible Segment der Billigflieger so durchaus eine relevante Lenkungswirkung zu erwarten. Deutschland könnte zu den großen europäischen Wettbewerbern im Flugverkehr (Frankreich, Großbritannien und Niederlande) aufschließen, die eine solche Abgabe eingeführt haben. Das Einnahmepotenzial liegt in der Größenordnung von 2,3 Mrd. Euro für die erste Umsetzungsstufe.

WÄRME-SEKTOR

Auch im Wärme-Bereich sind Maßnahmen für mehr Energieeffizienz und einen beschleunigten Umstieg auf Erneuerbare Energien überfällig. Hier würde eine Erhöhung der Steuern auf fossile Heizstoffe einerseits zu mehr Energieeffizienz und andererseits zu einer Stärkung Erneuerbarer Energieträger führen. Die Ökologisierung und deutliche Anhebung der Grundsteuer könnte bei entsprechender Ausgestaltung positiv auf die Energieeffizienz wirken. Beide Maßnahmen werden zur Einarbeitung ins Energiekonzept empfohlen.

Heizölsteuer erhöhen

Die Einnahmen aus Energiesteuern werden permanent durch Inflation entwertet, da sie Mengensteuern sind und bei Inflation nominal gleich bleiben, real damit aber rückläufig sind. Zudem liegt Deutschland hier im europäischen Vergleich im hinteren Drittel was die Höhe der Steuersätze angeht. Im Bereich der Gebäudeheizung besteht ein sehr großes Einsparpotential. Auch das bei der Kraftstoffbesteuerung zu verzeichnende Problem des Tanktourismus liegt bei Steuern auf Heizstoffe nicht vor. Angesichts der Einschnitte bei Förderprogrammen für erneuerbare Energien im Wärmebereich gewinnt das Thema ökologisch wie fiskalisch zusätzliche Aktualität. Um den Anforderungen an ein anspruchsvolles Energiekonzept gerecht zu werden, sollte die Heizölsteuer um insgesamt 10 Ct/l angehoben werden; die Steuern auf die weiteren Heizstoffe sollten so angehoben werden, dass im Ergebnis CO₂-arme Heizstoffe angemessen geringer besteuert werden. So würden sowohl die Anreize zur energetischen Sanierung bzw. den Einsatz erneuerbarer Energien für die Wärmebereitstellung erhöht, als auch die Finanzierung der bisherigen Förderprogramme sichergestellt.

Grundsteuer ökologisieren und verdoppeln

Im Gebäudebestand liegt ein großes Einsparpotential für Heizenergien. Derzeit werden pro Jahr etwa 2,5% der Häuser saniert, davon nur etwa ein Drittel auch energetisch. Trotz der bestehenden Förderprogramme und ordnungsrechtlichen Vorschriften fehlen ausreichend starke Anreize für die energetische Sanierung. Denkbar wäre im Rahmen einer Ökologisierung der Grundsteuer neben einer Staffelung nach Versiegelungsgrad bzw. Lage des Grundstücks zur Eindämmung des Flächenverbrauchs auch eine Koppelung des Steueraufkommens an die Erreichung bestimmter Energieeffizienz-Standards der Gebäude. Im Rahmen der Ökologisierung sollte das Aufkommen der in Deutschland sehr niedrigen Grundsteuer etwa verdoppelt werden.