

DIE SCHWEIZER CO₂-ABGABE IM EUROPÄISCHEN VERGLEICH

Marktwirtschaftliche Instrumente für den
Klimaschutz



Noch schläft die Schweizer Klimapolitik tief

*Eine Zusammenstellung des Fördervereins Ökologische Steuerreform im Auftrag von WWF Schweiz
und Greenpeace Schweiz*



FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM

GREEN BUDGET GERMANY

INHALTSVERZEICHNIS

A.	ZUSAMMENFASSUNG	2
B.	EINLEITUNG	4
C.	BESCHLUSS DER SCHWEIZ: CO ₂ -ABGABE ZUR ERREICHUNG DER KLIMASCHUTZZIELE	4
D.	ÜBERBLICK IN EUROPA	7
E.	VERGLEICH DER BRENN- UND TREIBSTOFFPREISE IN EUROPA	14
F.	DIE ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM IN DEUTSCHLAND UND IHRE AUSWIRKUNGEN	19
G.	EU- ENERGIESTEUERRICHTLINIE	26
H.	WIRKUNGEN VON EUROPÄISCHEN ENERGIEABGABEN	28
I.	VERWENDUNG DER EINNAHMEN	36
J.	EMPFEHLUNGEN FÜR DIE SCHWEIZ	36
K.	QUELLEN/ LITERATUR	39

A. ZUSAMMENFASSUNG

Steuern und Abgaben als marktwirtschaftliche Lenkungsanreize für umweltpolitische Ziele zu nutzen, ist eine Original Schweizer Erfindung. Bereits 1983 schlug der Schweizer Ökonom Prof. Dr. Hans-Christoph Binswanger von der Universität St. Gallen in seinem Buch „Arbeit ohne Umweltzerstörung“ die Ökologisierung des Steuersystems durch Einführung einer Energieabgabe und Rückerstattung der Einnahmen an die Bürger und Wirtschaft vor.

Seit Anfang der 90iger Jahre werden in vielen Ländern insbesondere Europas CO₂- und Energieabgaben mit stetig wachsender Tendenz eingeführt.

Mit der beabsichtigten Einführung einer moderaten CO₂-Abgabe auf Brenn- und Heizstoffe würde die Schweiz die europäische Entwicklung der Ökologischen Steuerreform(ÖSR)-Vorreiter nachvollziehen. Bei Benzin und zum Teil auch beim Diesel würde die Schweiz bei Umsetzung der im CO₂-Gesetz vorgesehenen Abgabe (Variante 1) bei den Endpreisen weiterhin größtenteils günstiger als die meisten Nachbarländer liegen.

In der vorliegenden Studie des Fördervereins Ökologische Steuerreform e.V. im Auftrag von WWF Schweiz und Greenpeace Schweiz wurden die gemachten Erfahrungen einer CO₂-/Energieabgabe mit besonderem Schwerpunkt auf Deutschland zusammengestellt und ausgewertet.

Es zeigt sich das CO₂- und Energieabgaben sehr positive Effekte haben:

- **Wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz**

Die im Kyoto-Protokoll beschlossenen Klimaschutzziele können mit marktwirtschaftlichen Instrumenten effizient und wirksam erreicht werden. Insbesondere die drei Staaten Großbritannien, Deutschland und Schweden sind sowohl bei der Erfüllung der eingegangenen Kyoto-Verpflichtungen als auch bei der Umsetzung einer Ökologischen Steuerreform (ÖSR) europa- und weltweit vorn. In Deutschland beziffert die Bundesregierung die Senkung der CO₂-Emissionen

durch das Instrument der ÖSR mit 9 bis 24 Millionen Tonnen für 2003 (zwei bis drei Prozent der Gesamtemissionen).

- **Mehr Lebensqualität durch Entlastung der Umwelt**

Insbesondere bei den CO₂-Emissionen des Verkehrs kann die ÖSR eine Trendwende zu sparsameren Fahrzeugen und Verhalten sowie zu erhöhtem Umstieg auf öffentlichen Verkehr erreichen. Nach jahrzehntelangem Anstieg der Verkehrsemissionen konnte in Deutschland nach Einführung der ÖSR der Kraftstoffverbrauch in fünf Jahren um fast 10 Prozent gesenkt werden, während die Nachfrage nach sparsamen Fahrzeugen deutlich stieg. Auch im Güterverkehr konnte eine Trendwende von der Straße zur Bahn beobachtet werden. Dies führte auch bei den Umwelt-, Lärm- und Gesundheitsbelastungen zu einer spürbaren Erleichterung.

- **Klimaschutz stärkt die Wettbewerbsfähigkeit und ist Exportmotor**

Wie Untersuchungen des Verbraucherverhaltens zeigen, stieg in den Ländern mit Ökologischer Finanzreform (ÖFR) die Nachfrage nach energiesparenden Produkten deutlich. Erneuerbare Energien, Effizienztechnologien, Wärmedämmung und Energiespardienstleistungen schufen neue Arbeitsplätze. Allein im Bereich der Erneuerbaren Energien entstanden in Deutschland bereits 120.000 Arbeitsplätze bis 2002. Die Exporte von Produkten für rationellen und sparsamen Energieeinsatz stiegen um durchschnittlich 9 Prozent pro Jahr überdurchschnittlich.

- **Arbeitsplätze durch Entlastung von Wirtschaft und Bürgern**

In allen Modellrechnungen für Deutschland mit Rückgabe der Energiesteuereinnahmen an Wirtschaft und Verbraucher sind positive Beschäftigungseffekte zu beobachten. Arbeitsintensive Sektoren werden entlastet. Die Sozialversicherungsbeiträge konnten rechnerisch um 1,7 Prozentpunkte oder 17 Mrd. Euro gesenkt werden. Die deutsche Exportindustrie wurde dabei nach Untersuchungen des RWI um fast 1 Mrd. Euro netto entlastet. Schätzungen des DIW gehen langfristig von insgesamt bis zu 250.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen durch die fünf Stufen der Ökologischen Steuerreform in Deutschland aus.

Gleichzeitig hat der FÖS auch das bestehende Niveau von Energiesteuern und Preisen in Europa verglichen und die weitere Entwicklung nach Verabschiedung der EU-Energiesteuerrichtlinie im März 2003 und dem Start des Emissionshandels zum 1. Januar 2005 eingeschätzt. Dabei zeigte sich:

- **Ökosteuern sind europaweit auf dem Vormarsch**

In vielen Ländern Europas gibt es bereits CO₂- und Energieabgaben. Bereits seit über zehn Jahren erheben Finnland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Großbritannien und Niederlande entsprechende Ökosteuern im Energie- und Klimabereich. Die EU-Energiesteuerrichtlinie führt zu weiteren Anhebungen der Energiesteuersätze in einigen Mitgliedsstaaten. Unabhängig davon planen viele Länder weitere Schritte der ÖSR. Zum 1.1.2005 traten u.a. in Luxemburg, Dänemark, Schweden, Polen und den Niederlanden weitere Erhöhungen der Steuern auf Energie und/oder Treibstoffe in Kraft. 2004 erhöhte Österreich seine Steuern auf Diesel. Senkungen sind nirgendwo erkennbar.

der FÖS empfiehlt daher die zügige Einführung einer CO₂-Abgabe für die Schweiz. Sie ist ein wirksames Instrument zur Erreichung der Klimaschutzziele und könnte neben einer Trendwende im Verkehr insbesondere die Nachfrage nach energieeffizienten Geräten, Dienstleistungen und Fahrzeugen erhöhen und damit auch die Schweizer Wirtschaft stärken. Zudem werden der Schweiz damit weniger CO₂-Emissionen durch den Tanktourismus angerechnet werden, was ihr bei der Erfüllung des Kyoto-Ziels hilfreich wäre. Auch sollte durch automatische Indexierung des Abgabensatzes der CO₂-Abgabe, aber auch der bisherigen Mineralölsteuer, gemäß Teuerungsrate sichergestellt werden, dass der reale Anreiz nicht geringer wird.

Die oftmals bei der Einführung geäußerten Bedenken hinsichtlich der Abwanderung von Industriezweigen, der Wettbewerbsverzerrung oder der Schädlichkeit für die Volkswirtschaft konnten – so

auch das Ergebnis der OECD-Untersuchungen – **in keinem Fall** nachgewiesen werden. Im Gegenteil erzeugen die marktwirtschaftlichen Lenkungseffekte in Form der doppelten Dividenden einen **nachweisbaren Nettogewinn für Klima, Umwelt, Gesundheit, Arbeitsplätze, Innovationen, Volkswirtschaft und Bürger.**

B. EINLEITUNG

Mit dem Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls am 16. Februar 2005 ergeben sich für die Unterzeichnerstaaten anspruchsvolle Herausforderungen. Ebenso wie die Europäische Union in ihrer Gesamtheit hat sich auch die Schweiz verpflichtet, ihren Ausstoß von Treibhausgasen um 8 Prozent bis 2008/2012 gegenüber 1990 zu verringern. Der energetisch bedingte CO₂-Ausstoß macht nahezu 80 Prozent der Treibhausgasemissionen der Schweiz aus. Das seit 2000 geltende schweizerische CO₂-Gesetz sieht ein Gesamtziel von minus 10% CO₂-Emissionen gegenüber 1990 und Teilziele für Brennstoffe (minus 15 Prozent) und Treibstoffe (minus 8 Prozent) vor.

„Nach den aktuellen CO₂-Perspektiven vom März 2004 zeichnet sich jedoch trotz der eingeleiteten Anstrengungen eine beträchtliche Ziellücke ab. Das CO₂-Gesetz verpflichtet den Bundesrat zu handeln und eine CO₂-Abgabe einzuführen, sobald sich abzeichnet, dass die übrigen Maßnahmen nicht zum festgelegten Ziel führen.“¹

Neueste Prognosen des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) lassen im Verkehrsbereich sogar einen Anstieg der Klimagase um 8,8 Prozent bis 2010 befürchten. Zur Änderung dieses Trends und Erfüllung der Schweizer Verpflichtungen wird zur Zeit eine CO₂-Abgabe auf Brenn- und Treibstoffe intensiv diskutiert.

Vorbild für diese marktwirtschaftliche Maßnahme könnten die Europäische Union und insbesondere eine wachsende Anzahl von Mitgliedsstaaten sein, die mit einer Ökologischen Steuerreform – einer Schweizer Erfindung² – durchweg sehr positive Erfahrungen gemacht haben. In der vorliegenden Studie wird besonderer Wert auf die nachweisbaren Wirkungen der Ökologischen Steuerreform auf Beschäftigung, Außenwirtschaft, Innovation und Reduktion der Treibhausgasemissionen gelegt.

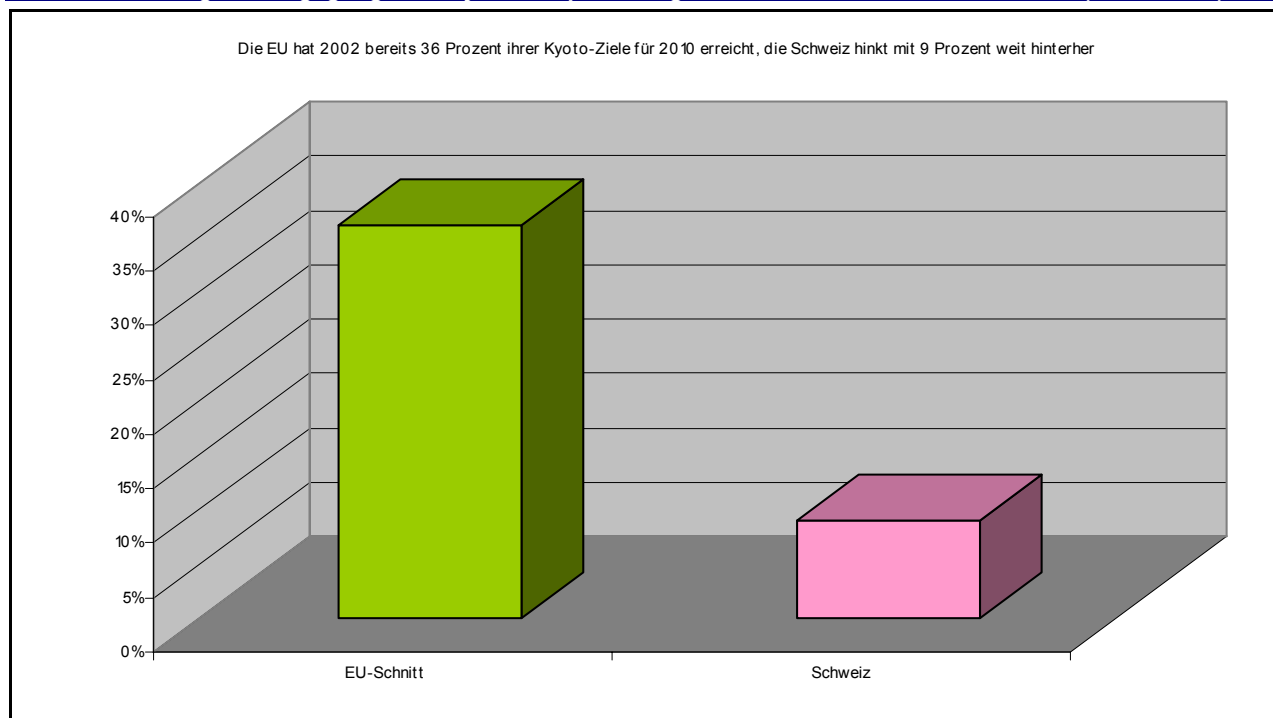
WWF Schweiz und Greenpeace Schweiz haben den Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS) beauftragt, diese Fakten und Erfahrungen zu CO₂- und Energieabgaben in den europäischen Staaten im Kontext der Klimaschutzpolitik zusammenzustellen und in Form dieser Studie aufzubereiten.

C. BESCHLUSS DER SCHWEIZ: CO₂-ABGABE ZUR ERREICHUNG DER KLIMASCHUTZZIELE

Obwohl EU und Schweiz sich beide zur Senkung der Treibhausgasemissionen um 8 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 verpflichtet haben, fällt der aktuelle Stand der Erfüllung dieses Ziels sehr unterschiedlich aus. Während die EU im Schnitt bereits eine Senkung um fast 3 Prozent ihres CO₂-Ausstosses geschafft hat, bildet die Schweiz mit minimaler Senkung um -0,7 Prozent gemessen an ihren Kyotozusagen eines der Schlusslichter in Europa (siehe Bild 1).

¹ UVEK Vernehmlassungsbericht 2004

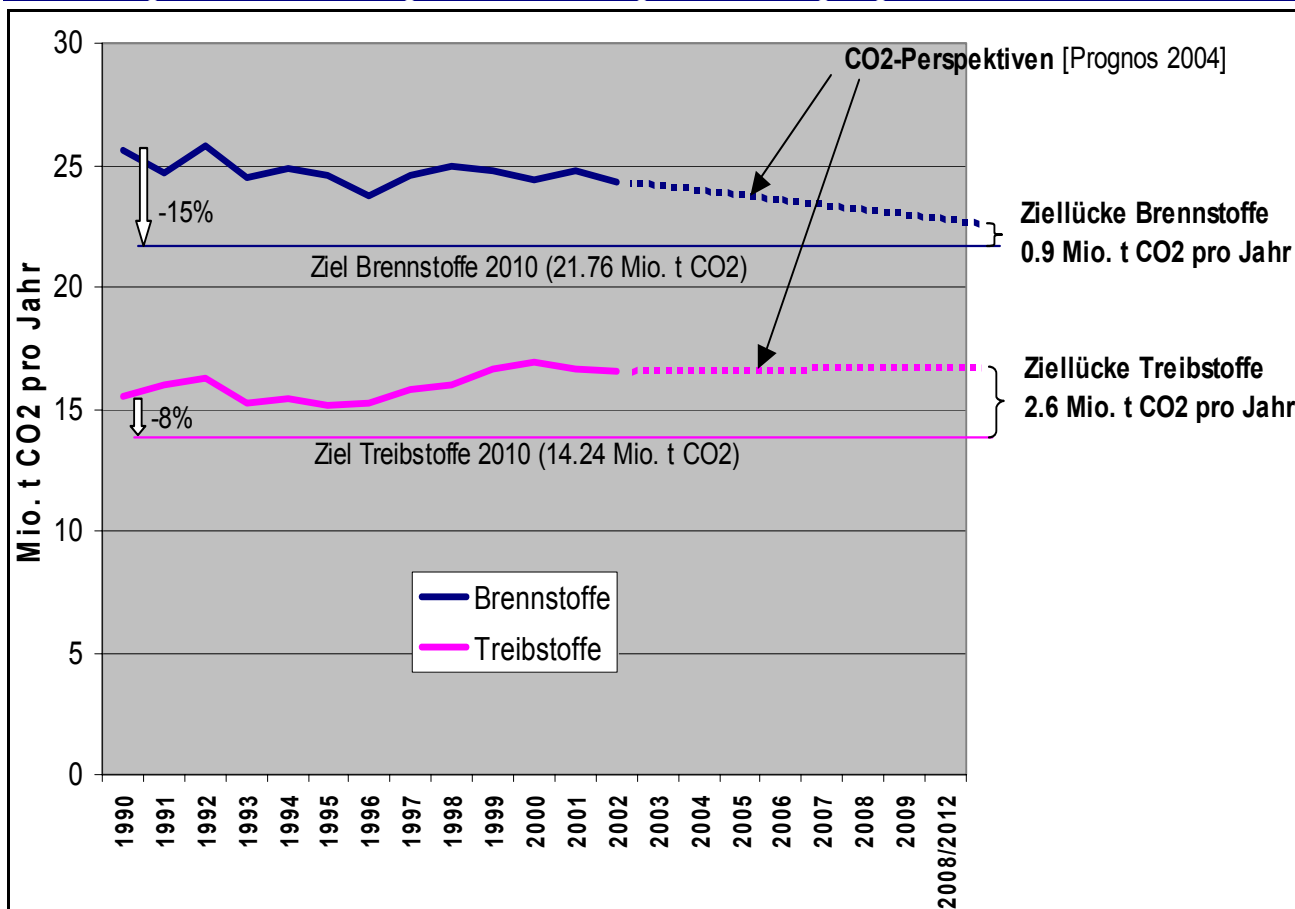
² Der Schweizer Ökonomie-Professor Hans-Christoph Binswanger von der Universität St. Gallen gilt als „Erfinder“ der Ökologischen Steuerreform mit Rückgabe an die Bürger. Bereits 1983 schlug er in seinem Buch „Arbeit ohne Umweltzerstörung“ die Einführung einer Umweltabgabe auf Energieverbrauch vor. Mit den Einnahmen sollte der Faktor Arbeit insbesondere durch gesenkte Rentenbeiträge entlastet werden. Für dieses Werk wurde er 2004 mit dem Adam-Smith-Preis für marktwirtschaftliche Umweltpolitik des Fördervereins Ökologische Steuerreform ausgezeichnet.

Bild 1: Erfüllung der eingegangenen Kyoto- Verpflichtungen von EU und Schweiz in Prozent (Stand 2002)

Quelle: UN-Klimasekretariat 2005.

Die wichtigste gesetzliche Grundlage für die Umsetzung der Klimapolitik in der Schweiz ist das CO₂-Gesetz. Es verankert für das wichtigste Treibhausgas, Kohlendioxid (CO₂), verbindliche Reduktionsziele für 2010 gegenüber 1990. Der energetisch bedingte CO₂-Ausstoß macht nahezu 80 Prozent der Treibhausgasemissionen der Schweiz aus. Stabilisieren sich die Emissionen der fünf übrigen Treibhausgase, könnte die Schweiz ihre Kyoto-Verpflichtung mit der Einhaltung des CO₂-Reduktionsziels von minus 10 Prozent erfüllen. Kyoto-Protokoll und CO₂-Gesetz verlangen dieselbe absolute Reduktionsleistung von rund 4 Mio. t CO₂. Zusätzlich zum Gesamtziel gelten Teilziele für Brennstoffe (minus 15 Prozent) und Treibstoffe (minus 8 Prozent). Können diese Ziele nicht eingehalten werden, wird der Bundesrat eine CO₂-Abgabe einführen und die Abgabesätze vom Parlament bestätigen lassen. Nach den aktuellen CO₂-Perspektiven zeichnet sich eine beträchtliche Ziellücke ab. Weil die Reduktionsziele ohne zusätzliche Maßnahmen nicht erreicht werden können, steht im Vordergrund eine CO₂-Abgabe.

Bild 2: Prognose CO₂-Entwicklung Schweiz – Freiwillige Maßnahmen genügen nicht



Quelle: Prognos 2004

Sowohl bei den Treibstoffen als auch bei den Brennstoffen zeichnet sich gemäß den aufdatierten CO₂-Perspektiven vom März 2004 ab, dass die freiwilligen Maßnahmen, Anreize und Vorschriften im Rahmen von EnergieSchweiz und die CO₂-Reduktionen aus anderen Politikbereichen bei weitem nicht ausreichen werden, die Ziele des CO₂-Gesetzes zu erreichen. Während die Emissionen bei Vollerfüllung dieser Maßnahmen bei den Brennstoffen immerhin einen Abwärtstrend aufweisen und bis 2010 gegenüber 1990 um 11,4 Prozent sinken dürften, erhöhen sich die Emissionen im Treibstoffbereich gegenüber 1990 voraussichtlich um 8,8 Prozent. Die Experten von Prognos veranschlagen die verbleibende Ziellücke für die Brennstoffe auf 0,9 Mio. t CO₂ und für die Treibstoffe auf 2,6 Mio. t CO₂.³

Im CO₂-Gesetz verpflichtet sich der Bundesrat für diesen Fall zur Einführung einer CO₂-Abgabe⁴. Der Bundesrat hat am 11. Juni 2004 nun vier Varianten in die Vernehmlassung gegeben in deren Vordergrund eine CO₂-Abgabe auf Treib- und Brennstoffe stehen⁵. Von der Abgabenlast stark betroffene Unternehmen haben die Möglichkeit, sich von der Abgabe zu befreien, wenn sie eine Verpflichtung zur Senkung ihrer Emissionen abschließen. In der Variante 1 wird dabei auf Treibstoffe in der 1.Stufe ab 2006 eine Abgabe von 64 Franken pro Tonne CO₂ und ab 2008 von 128 Franken

³ U V E K 2004

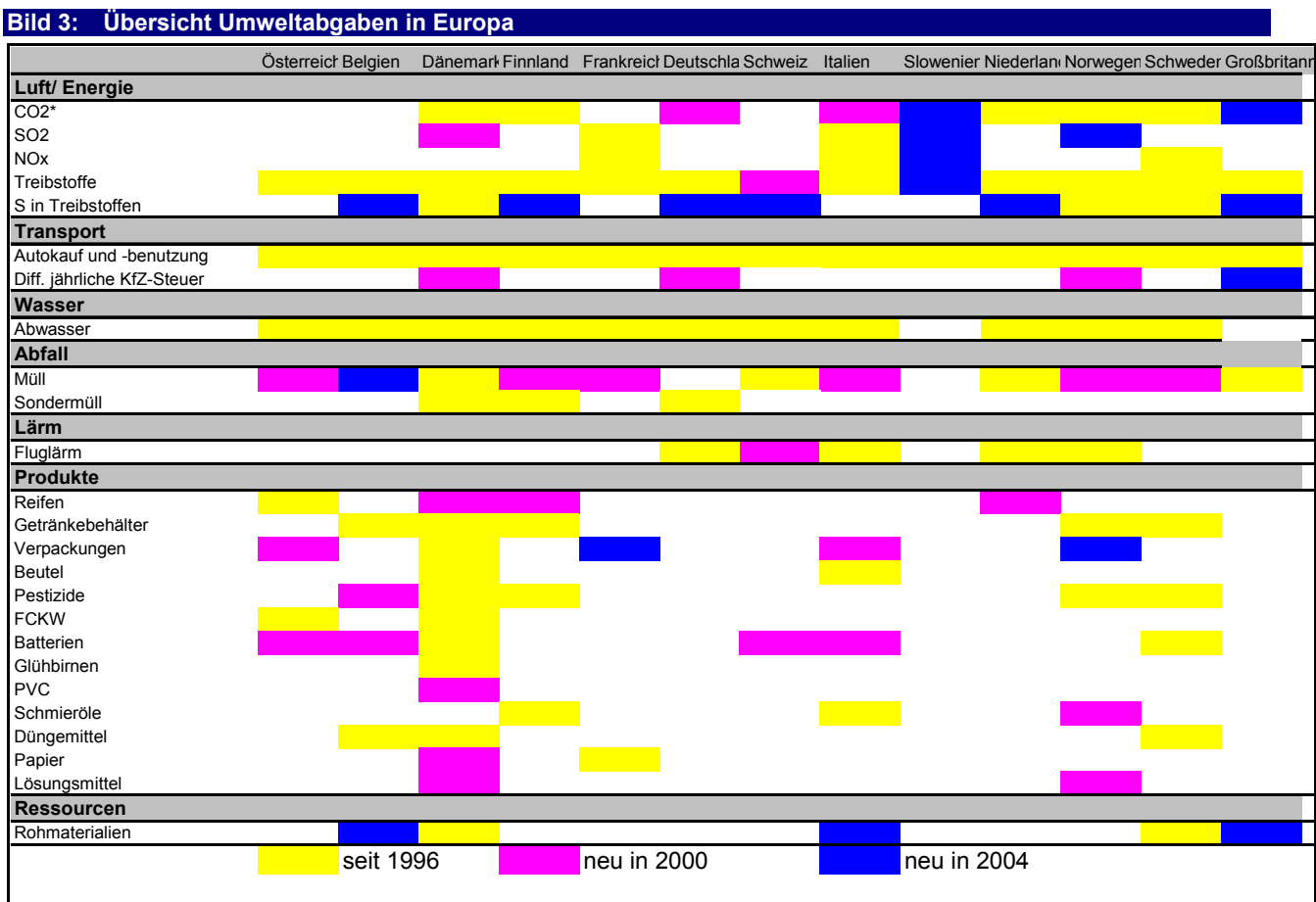
⁴ Artikel 2 CO₂-Gesetz.

⁵ Vgl. UVEK 2004.

pro Tonne CO₂ erhoben. Dies entspricht in der ersten Stufe einer Erhöhung um 15 Rappen pro Liter und ab 2008 von 30 Rappen pro Liter. Auf Heizöl soll eine Abgabe von 9 Rappen pro Liter erhoben werden. Die kompletten Nettoeinnahmen aus der Abgabe werden an Wirtschaft und Bürger zurückverteilt. Bei der Bevölkerung werden durch die Pro-Kopf-Rückerstattung insbesondere kinderreiche Familien unterstützt, in der Wirtschaft werden durch die Rückverteilung anhand der AHV-Lohnsumme insbesondere beschäftigungsintensive Bereiche bevorteilt. Bei der Variante 1 bedeutet dies eine Rückverteilung pro Kopf von 192 Franken im Jahr. Aus unserer Sicht erscheint eine Anhebung mindestens in Höhe der Variante 1 erforderlich, um die Kyoto-Ziele der Schweiz zu erreichen und die positiven Erfahrungen einer ökologischen Steuer- und Abgabenreform zu nutzen.

D. ÜBERBLICK IN EUROPA

Da das herkömmliche Ordnungsrecht und Verordnungswesen beim wirksamen Klimaschutz an seine Grenzen stößt, setzen sich seit Anfang der 90er Jahre in einer wachsenden Zahl von Ländern erfolgreich ökologische Steuern auf den Energieverbrauch und die Rückgabe an die Bürger durch (Ökologisch-Soziale Steuerreform, ÖSR).



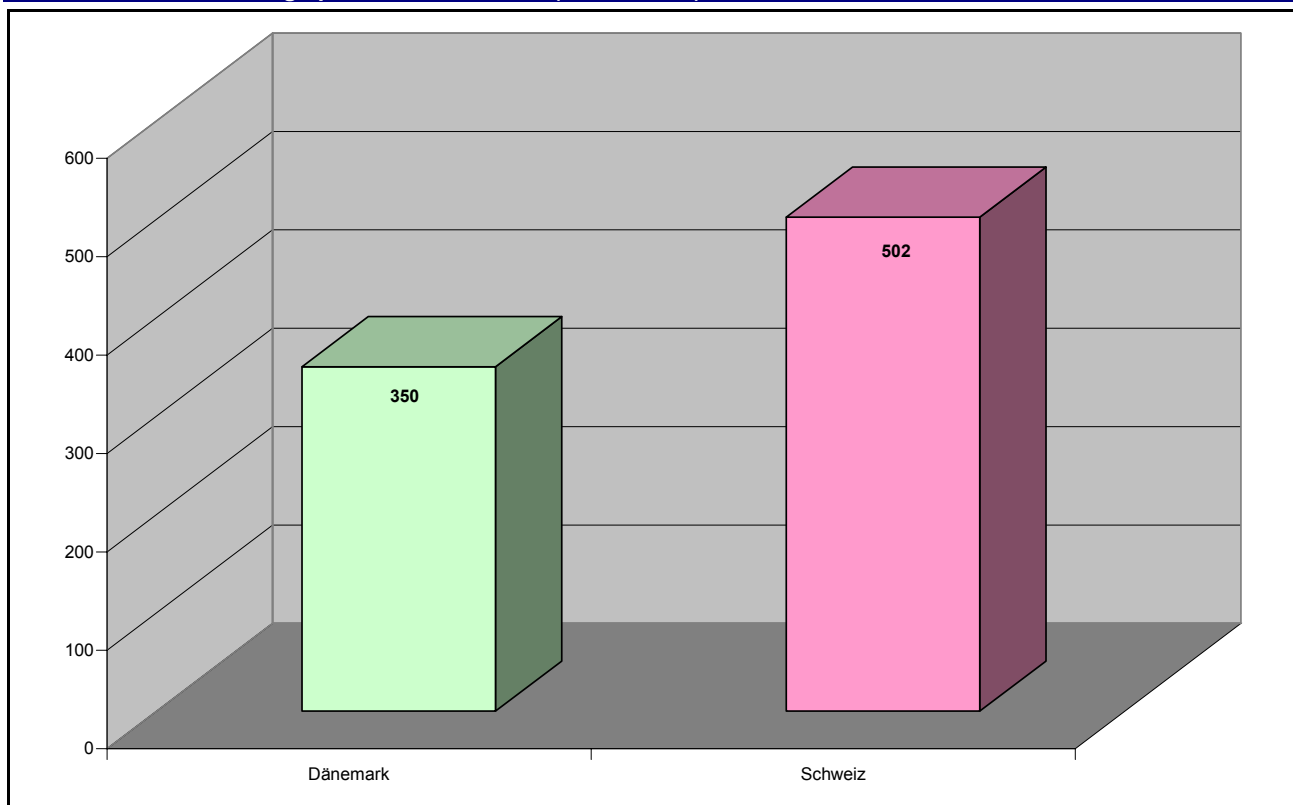
Quelle: Hans Vos, OECD, EEA database 2005

Dänemark

In Dänemark werden Abgaben erhoben auf Energie, CO₂, NO_x und Schwefel. Die Erfahrungen zeigen, dass seit Einführung der Steuern nicht nur der Energieverbrauch gesunken ist, sondern auch die Exporte von Umwelttechnik und die Verbreitung von Windkraftanlagen stark angestiegen sind. Dänemark besteuert Benzin allgemein bereits seit 1917 und den Energieverbrauch seit 1977. 1985 bis

1992 wurden zusätzliche Besteuerungen für verbleites Benzin, Abfall, Verpackungen und natürliche Ressourcen wie Kies eingeführt. Seit 1992 wachsen die Ökosteuern für Haushalte schrittweise, auch Plastiktüten unterliegen einer Ökoabgabe. Die fiskalische Politik strebt eine Absenkung der Unter- und Obergrenzen der Einkommenssteuer an. 1996 erfolgte eine Ausweitung der Steuerreform. Die 1992 unter konservativer Regierung eingeführte CO₂-Abgabe wurde 1996 auf die Industrie ausgeweitet, die Einnahmen werden für die Reduzierung der Industrieausgaben für Arbeit und Investitionen in Energiesparmaßnahmen eingesetzt. Die Steuer führt somit zu keiner Mehrbelastung der Industrie, sondern erzeugt im Gegenteil Anreize für Innovationen und Belohnungen für den effizienten und sparsamen Verbrauch von Energie. Als beispielhafter Erfolg ist der 40-prozentige Rückgang des Wasserverbrauchs aufgrund gestiegener Preise (Kosten für Aufbereitung und Verteilung, Abwasserverarbeitung, Wassersteuer und MwSt) zu verzeichnen. Die sehr hohen Konsumentenpreise für Haushalte stellen einen starken Anreiz zum Wassersparen dar.⁶ Zum 1.1.2005 hat Dänemark die Mineralölsteuer auf Diesel weiter erhöht.

Bild 4: Anzahl Fahrzeuge pro 1000 Einwohner (Stand 2003)



Quelle: EuroStat 2005

In Dänemark bestehen seit langem sehr hohe Anmeldesteuern auf Kraftfahrzeuge die bis zu 120 Prozent des Neupreises betragen können. Außerdem liegt der Benzinpreis mit 1,13 Euro pro Liter deutlich über dem der Schweiz mit 0,90 Euro pro Liter⁷. Obschon Dänemark ein vergleichbares pro Kopf-Einkommen wie die Schweiz aufweist, ist die Anzahl der Fahrzeuge dort mit 350 Fahrzeugen pro Tausend Einwohner gegenüber 502 in der Schweiz um 30% niedriger! Die Einnahmen aus dieser einmaligen Jahresgebühr betragen in Dänemark 2,8 Prozent des gesamten Steueraufkommens und damit mehr als das Steueraufkommen durch die Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel (2,1

⁶ Ecocouncil Dänemark 2005

⁷ Stand Feb. 2005 vgl. Bild Nr. 7

Prozent)⁸. Insgesamt stammen mehr als 6 Prozent des gesamten Steueraufkommens in Dänemark aus der Besteuerung des Autoverkehrs.

Während die Zahl der Autos in Dänemark insbesondere aufgrund dieser Besteuerung in den letzten Jahren sogar leicht rückläufig ist, stieg sie in der Schweiz von 2000 bis 2004 um fast 9 Prozent um 417.000 auf 5.287.105 an⁹.

Niederlande

Zusätzlich zur Mineralölsteuer haben die Niederlande eine kombinierte Energie-/CO₂-Abgabe und eine Energiesteuer für Kleinverbraucher. Die letztere wird in vollem Umfang an die Unternehmen und Haushalte zurückerstattet, die ersten beiden dagegen fließen in die Staatskasse. Trotz einiger Ausnahmeregelungen für Großverbraucher und relativ niedrigen Abgabesätzen sind positive Umweltauswirkungen bereits erkennbar. Die Mineralölsteuer wurde schon im Jahr 1988 ökologisiert, seit 1995 wird auch Müll, Verschmutzung und Wasserverbrauch besteuert und zwischen 1996 und 2001 wurden weitere regulierende Energiesteuern eingeführt die insbesondere die Industrie mit einem intelligenten System einbezogen. Diese „Grünen Steuern“ betreffen vor allem die Haushalte, das Transportgewerbe und kleine bis mittlere Firmen. So kommen 60 Prozent dieser Einnahmen von den privaten Haushalten und 40 Prozent von Firmen. Die Großindustrie ist aber nach wie vor nahezu komplett von Umweltabgaben ausgenommen. Von 1990 bis 2001 sind die „grünen Steuern“ von 5 Prozent auf 8,6 Prozent der Gesamtsteuereinnahmen gestiegen, sie machen nun 3,4 Prozent vom Bruttosozialprodukt der Niederlande aus. Den Hauptanteil dieser Einnahmen verzeichnen die Treibstoff- und Autosteuern mit 6,4 Prozent, wohingegen die Energiesteuern 1,5 Prozent und andere Ökosteuern 0,7 Prozent einbrachten.

2005 sind wiederum neue Umweltabgaben in verschiedenen Bereichen erhoben worden, hinzu kommt wie jedes Jahr die in vielen Ländern übliche automatische Indexierung der nominalen Steuersätze auf Benzin und Diesel mit der Inflationsrate.

Norwegen

In Norwegen gibt es eine Energie-, CO₂- und Schwefelabgabe. Die Einnahmen fließen größtenteils in den Staatshaushalt, werden zum Teil aber auch für die Senkung von Lohnnebenkosten und Einkommensteuern verwendet. Das Parlament beurteilt die Höhe der Abgaben von Jahr zu Jahr und passt sie den aktuellen Gegebenheiten an. Erdölprodukte werden stark, die Elektrizität nur schwach belastet.

Schweden

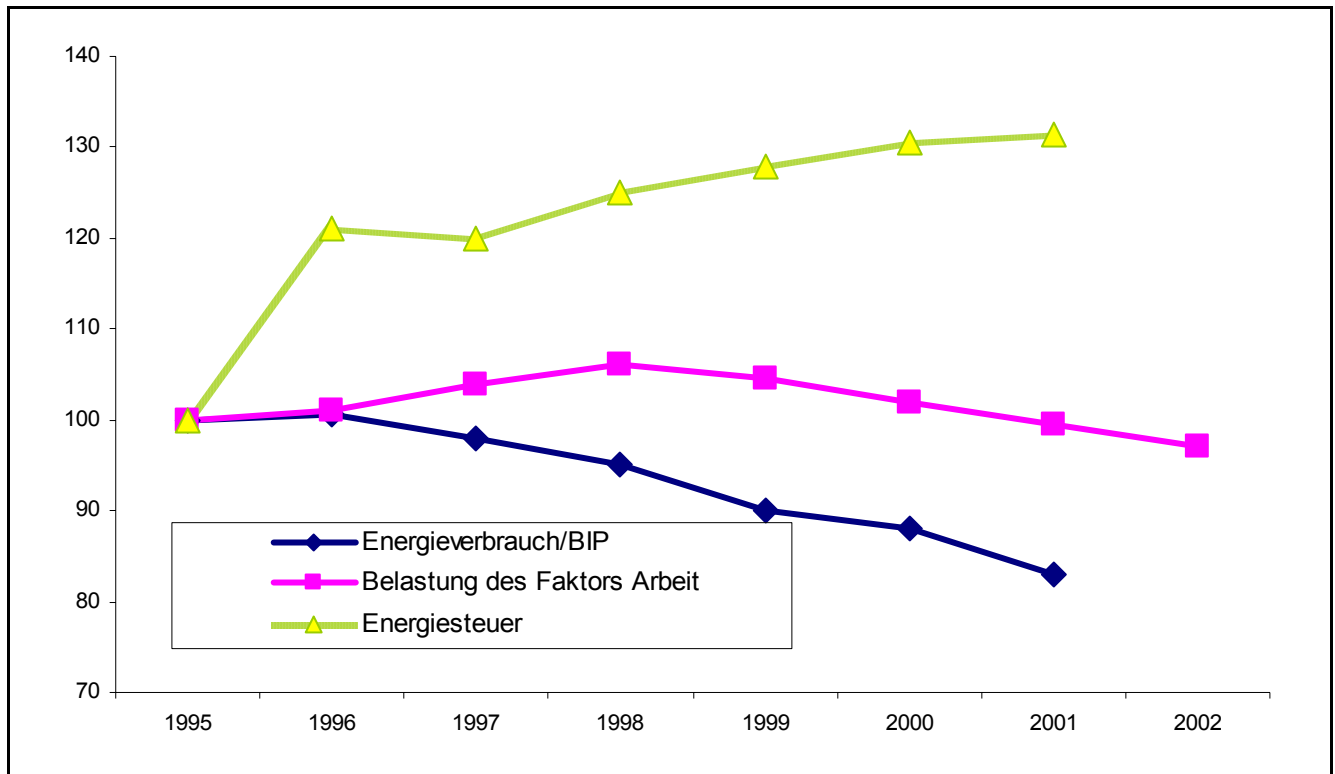
Schweden hat bereits 1991 im Zuge einer ÖSR Abgaben auf CO₂ und Energie eingeführt, die jeweils unter strengen Auflagen aufkommensneutral bleiben mussten. Die ÖSR war Teil einer generellen Steuerreform, so gab es signifikante Einschnitte bei der Einkommensteuer und der Faktor Arbeit konnte entlastet werden. 2001 wurden die Diesel-, Heizöl- und Elektrizitätsbesteuerungen angehoben und dafür erneut die Einkommensteuer und die Sozialversicherungsbeiträge gesenkt. Außerdem wurde 2002 im Staatshaushalt eine weitere Steuerlastverschiebung vom Faktor Arbeit zum Energiesektor festgelegt, deren Volumen rund 220 Mio. Euro betrug. Ziel ist, bis zum Jahr 2012 rund 3,3 Mrd. Euro Steuerlast vom Faktor Arbeit auf den Energieverbrauch umzuschichten. Aktuell beläuft sich das Volumen der Steuerverschiebung auf 6 Prozent des gesamten schwedischen Steueraufkommens. Ebenfalls wurde 2002 ein neuer Klimaschutzplan vorgestellt, dessen Umsetzung wei-

⁸ Europäische Kommission: To serve as the basis for the preparation of an Extended Impact Assessment (EIA), Brüssel, Juli 2004.

⁹ Bundesamt für Statistik Schweiz 2005.

tere Initiativen zur ÖFR beinhaltet. Von 2001 bis 2003 wurden knapp 880 Millionen Euro an Steuereinnahmen umgewandelt, hauptsächlich durch die Erhöhung der CO₂- und Energieabgabe für Strom. Die Regierung verabschiedete eine nationale Klimastrategie im Frühjahr 2002. Das kurzfristige Ziel dabei war die Treibhausgasemissionen um 4 Prozent relativ zu 1990 zu verringern. Auch 2005 wurden im Rahmen des langfristigen Konzepts der Umschichtung der Steuern die Energieabgaben weiter angehoben.

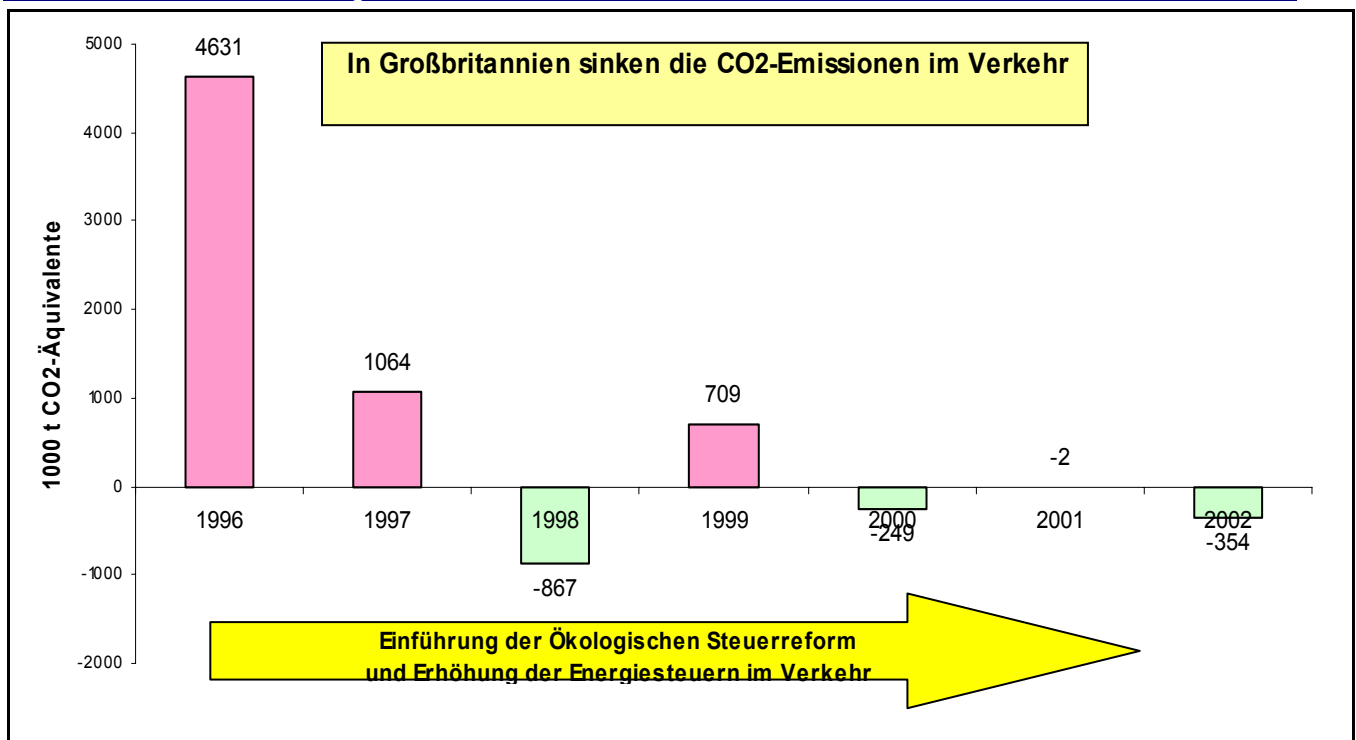
Bild 5: Entwicklung der Steuerstrukturen in Schweden



Quelle: Structures of the taxation systems in the European Union, Europäische Kommission 2004

Großbritannien

1993 führte Großbritannien eine sog. Straßen-Kraftstoffabgabe (fuel duty escalator) ein, um den Klimawandel zu bekämpfen. Diese stieg um jährlich fünf Prozent zuzüglich Inflationsrate. 1994-1996 hat die Regierung die Mehrwertsteuer von Benzin und Diesel auf 17,5 Prozent angehoben. Spätestens seit 2003 ist sie europaweit an der Spitze. Zudem sind die Steuern auf Diesel und Benzin gleich hoch, so dass keine Steuersubvention für Diesel gewährt wird. Gleichzeitig wurde von der Regierung ein Positionspapier zu ihren Absichten bei der Ökosteuerung veröffentlicht, das sich an den Grundzügen einer ÖFR orientiert. In den Jahren 1998 bis 2001 wurde die *landfill waste levy* auf ein Pfund pro Tonne angehoben, um mit den Einnahmen die Belastung durch Sozialabgaben zu reduzieren. Außerdem wurde die Verbrauchsbesteuerung für schadstoffarme Neuwagen reduziert. Im Jahr 2000 wird die Straßen-Kraftstoffabgabensteigerung aufgrund von Akzeptanzproblemen vorerst ausgesetzt. Im Jahr 2001 wurde eine CO₂- Abgabe (Climate Change Levy) allein in der Industrie eingeführt, deren Einnahmen via Sozialversicherungsbeiträge rückerstattet werden. Betriebe, die ihre Energieeffizienz steigern, erhalten Rabatte.

Bild 6: Jährliche Veränderung der CO₂-Emissionen im Verkehr in Großbritannien

Quelle: Europäische Umweltagentur 2005

Wie eine Konferenz des Fördervereins Ökologische Steuerreform im Juni 2004 in Berlin gezeigt hat, bewerten viele britische Firmen die CO₂-Abgabe positiv¹⁰. Die britische Regierung hat für 2005 angekündigt ihre G8 und EU-Präsidentschaft verstärkt für Fortschritte beim weltweiten Klimaschutz zu nutzen. Wie Lord May, Präsident der Royal Society, am 7. März 2005 an der Britischen Botschaft in Berlin betonte, hat Großbritannien den Klimawandel zum Schwerpunktthema des G8 Gipfels erklärt und sich zum Ziel gemacht, die USA von der Notwendigkeit der Emissionsreduzierung zu überzeugen.¹¹

Finland

Finland war das erste Land, das mit seiner Finanzpolitik direkt auf die CO₂-Emissionen abzielte. So machen die Einnahmen aus Ökosteuern und Umweltabgaben mittlerweile mit 4,112 Mrd. € zwischen 7 und 8 Prozent der Gesamtsteuereinnahmen aus. Das meiste Aufkommen fließt aus der Besteuerung von Treibstoffen (47 Prozent), Kfz-Steuern (35 Prozent), und anderen Energie- und Umweltbesteuerungen (18 Prozent) in die Staatskasse. 1990 wurde eine grundsätzliche CO₂-Steuer auf fossile Brennstoffe eingeführt. Zwischen 1993 und 1994 wurden dann noch Ergänzungssteuern auf flüssige Treibstoffe für den Verkehr und eine Steuer, die sich nach Kohlenstoff- und Energiegehalt aller primären Energieträger richtet, eingeführt. Davon befreit waren Holz und Windkraft. Auch eine Abgabe auf Einweggetränkerverpackungen für Alkoholika und Softdrinks wurde eingeführt.

Seit 1997 wird Energie aber aufgrund von EU-Recht beim Endverbraucher und nicht mehr an der Energiequelle besteuert. Steuernachlässe gibt es für Haushalte, die Erneuerbare Energien nutzen.

¹⁰ FÖS- Dokumentation „Ökosteuern in Deutschland und Großbritannien – aus Sicht der Wirtschaft“ vom Juni 2004, www.foes.de

¹¹ Britische Botschaft Berlin März 2005

Frankreich

Frankreich hat seit 1997 verschiedene Ökosteuern zu einer einheitlichen Abgabe „Taxe générale sur les activités polluantes“ zusammengeführt und bestehende Abgaben erhöht. Zudem ist eine Energiesteuer für Großverbraucher in der Diskussion gewesen, die jedoch aufgrund eines Urteils des dortigen Verfassungsgerichts Ende 2000 nicht eingeführt werden konnte. 2002 verzeichnete Frankreich einen Boom im Solarsektor. Im Rahmen des „Plan Soleil“ gibt der Staat Zuschüsse auf den qm Fläche von Sonnenkollektoren, eine Senkung der Mehrwertsteuer steht zur Diskussion, außerdem gibt es Einspeisevergütungen.¹² 2004 hat Frankreich als erster Staat die Möglichkeiten der neuen EU-Energiesteuer-Richtlinie genutzt und einen gespaltenen Dieselsteuersatz eingeführt und ihn für den privaten Verbrauch erhöht, für den gewerblichen ist er gleich hoch geblieben. Die Einführung einer nationalen Kerosinsteuer zur gleichzeitigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des französischen Hochgeschwindigkeitszuges TGV war im Entwurf des Klimaschutzprogramms Ende 2003 vorgesehen, sie ist zur Zeit aber noch nicht konsensfähig. Stattdessen unterstützte Präsident Chirac auf dem jüngsten G7-Gipfel den deutsch-französischen Vorschlag zur Besteuerung von Flugbenzin auf europäischer Ebene.

Im Februar 2005 kündigte das französische Umweltministerium die Einrichtung einer Kommission zur Fortsetzung der nationalen Ökologischen Steuerreform an.¹³

Italien

1998/99 wurde in Italien eine grundlegende Steuerreform begonnen, die auch eine schrittweise Einführung von Umweltsteuern auf CO₂-Emissionen und die Besteuerung von Energieverbrauch vorsieht. Aufgrund schwacher politischer Führung und Protesten wurde sie ab 2000 nicht fortgeschrieben. Jährlich sollten die Abgaben auf Mineralöle gemessen an deren Karbongehalt angehoben werden, wobei dies hauptsächlich die privaten Haushalte betrifft, jedoch der Güterverkehr weitgehend befreit ist. Italien belastet die Energieträger stark. Der durchschnittliche Energieverbrauch ist zusätzlich wegen dem milden mediterranen Klima und eher kleinen Fahrzeugen relativ gering. Es werden Mineralölsteuern, Energie-, CO₂-, Schwefel- und NO_x-Abgaben erhoben. Die Erträge werden für die Staatskasse, die Sozialversicherung, den regionalen Ausgleich und Umweltmaßnahmen verwendet. Die Spritpreise in Italien gehören bei Benzin und Diesel zu den höchsten in Europa.

Österreich

1989 führte Österreich eine Überschussbesteuerung ein, wonach beispielsweise Produktionsüberschüsse, je nach Einstufung ihrer Gefährlichkeit und Ort der Deponierung aktuell zwischen 5,80€ und 101,60€ pro Tonne besteuert werden. 1995 erließ Österreich ein Gesetz zur Erhöhung der Mineralölbesteuerung, 1996 wurde die Besteuerung von Erdgas und Elektrizität eingeführt, deren Einnahmen für Umweltprojekte verwendet werden sollten, letztlich aber zur Haushaltssanierung dienten. In Österreich wurden 1998 zwei ökologische Steuermodelle entwickelt. Bisher bestehen eine fiskalische Mineralöl-/Energiesteuer und eine Risikovorsorgesteuer. Seit Januar 2003 müssen Stromanbieter ihre Energiequelle angeben, anstatt wie bisher nur die Prozentsätze der verwendeten Rohstoffe. Allerdings wird Importstrom lediglich pauschal als solcher deklariert. Das Landwirtschafts- und Umweltministerium arbeitet an der Identifizierung von ökologisch nachteiligen Subventionen. Erste Schritte wurden bereits umgesetzt, leider nicht so umfassend wie von der Regierung noch 2003 angekündigt. So fand im Jahr 2004 eine Erhöhung der Treibstoffpreise um 1 ct/l auf schwefelarmes und 2,5 ct/l auf normales Benzin statt, sowie um 2 ct/l auf schwefelarmen und um

¹² Sonnenseite, Franz Alt 2002.

¹³ Environment Daily 1826, 22/02/05

3,5 ct/l auf herkömmlichen Diesel. Insgesamt wurde hiermit das Steueraufkommen um 480 Mio. Euro im Jahr erhöht.¹⁴

Belgien

In Belgien wird sowohl eine Mineralölsteuer als auch eine Energieabgabe erhoben. Die Abgabesätze sind im internationalen Vergleich niedrig und fließen gänzlich in die Staatskasse. Die Steuerpolitik ist in Belgien hauptsächlich Regierungsaufgabe, allerdings entwickeln die einzelnen Regionen ihre eigenen Steuern und Gebühren, je nach ihrem speziellen Problemgebieten. Der Regierungsplan 2000 bis 2003 zur nachhaltigen Entwicklung Belgiens enthält ein Kapitel über die Einsatzmöglichkeiten fiskalischer Instrumente für eine nachhaltige Entwicklung. Eine Arbeitsgruppe wurde gebeten, die verschiedenen Möglichkeiten einer ökologischen Finanzreform zu prüfen. Die Regierung veröffentlichte 2002 einen Klimaplan.

Slowenien

Erste Ansätze für eine ökologische Finanzreform unternahm auch Slowenien bereits in den Jahren 1997/98 und führte als erster MOE-Staat eine CO₂-Steuer ein.¹⁵ Die Steuern auf Benzin, Diesel und Heizöl sind erhöht worden und es wurden verschiedene Initiativen zur Verbesserung der Energieeffizienz eingeleitet. Das nationale Energieeffizienzprogramm (2001-2005) umfasst auch erneuerbare Energiequellen und fördert finanzielle Anreize zu Sparmaßnahmen. Das Programm befindet sich zur Zeit in der Umsetzungsphase.¹⁶

Schweiz

Die Schweiz kennt Lenkungsabgaben auf organische Lösungsmittel und schwefelhaltige Treib- und Brennstoffe. Die Einnahmen werden pro Kopf der Bevölkerung zurückerstattet (via Krankenkassenprämienabrechnung). Die Lenkungswirkung war in allen drei Fällen sehr hoch. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) deren Abgabesätze per 1.1.2005 erhöht wurde, ist insofern mustergültig, dass die Abgabesätze die externen Kosten internalisieren sollen und damit eine Reduktion und Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erreicht werden soll. Ein Teil der LSVA fließt zweckgebundenen in den Eisenbahnbau und hat bisher vor allem ein weiteres steiles Wachstum im Straßengüterverkehr abgewendet.

In Luxemburg wurde zum 1.1.2005 der in der Mineralölsteuer enthaltene zusätzliche Steuersatz (Sozialbeitrag) auf Diesel zugunsten des Beschäftigungsfonds verdreifacht. Auf Benzin trat die Anwendung des Umsatzsteuerregelsatzes von 15 Prozent (vorher 12 Prozent) in Kraft.

Auch in den Beitrittsländern findet eine deutliche Anpassung der Energiesteuern nach oben statt (vgl. Energiesteuerrichtlinie). Zum 1.1.2005 traten z.B. in Polen höhere Mineralölsteuersätze für Benzin und Diesel in Kraft. Beim Schwefelgehalt des Diesels wurde eine ökologisch motivierte Steuerspreizung vorgenommen.

International

Auch außerhalb des europäischen Kontinents setzt sich die Ökologische Steuerreform mehr und mehr durch. In Japan wird für 2006 eine Umweltsteuer nach deutschem Vorbild beabsichtigt. Die Abgabe soll zur Bekämpfung der globalen Erwärmung dienen, die Einnahmen sollen die Fehlbeträ-

¹⁴ Greisheimer 2003

¹⁵ Schlegelmilch 1999

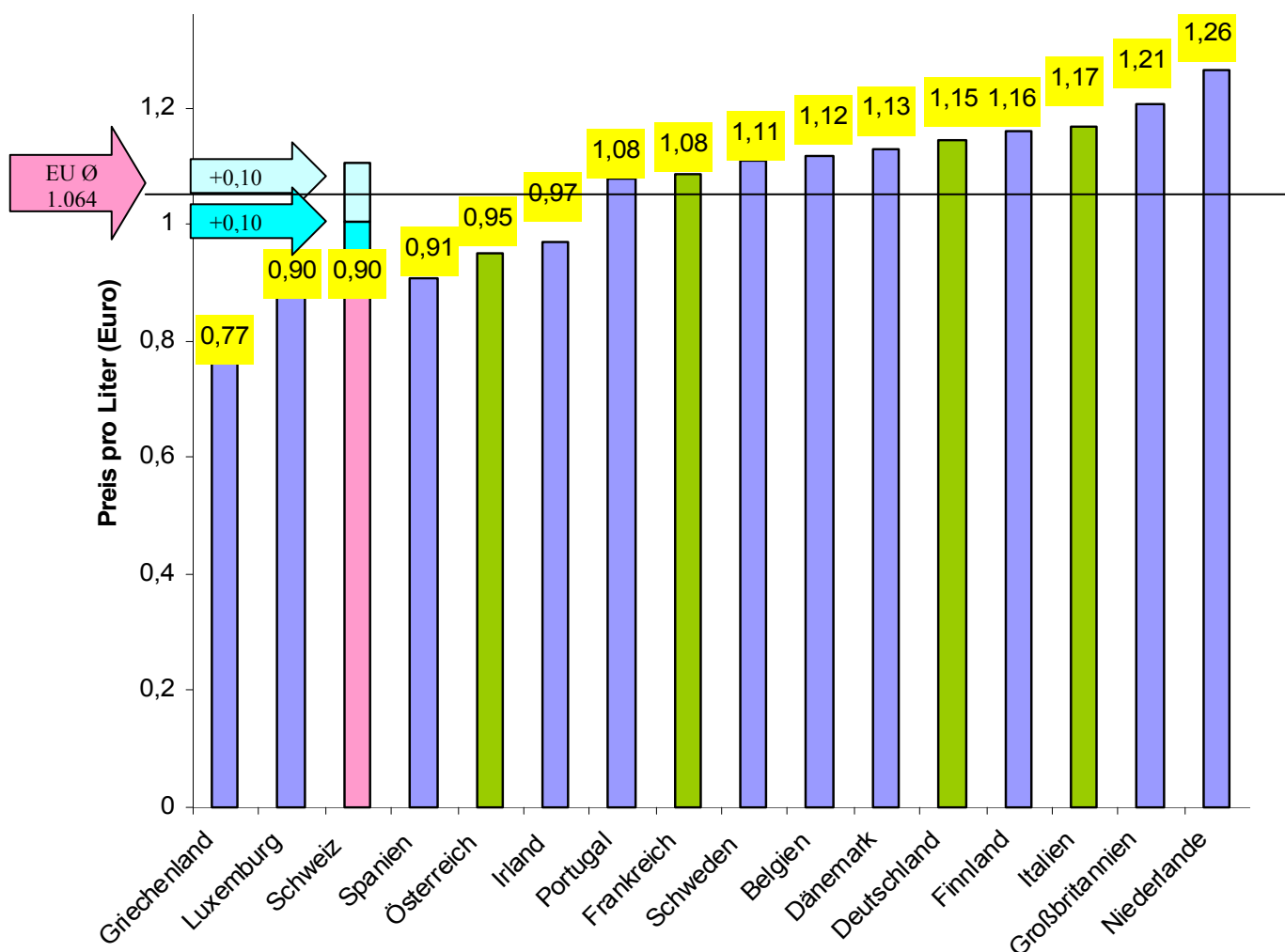
¹⁶ <http://europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/e14110.htm>

ge im nationalen Pensionsfond ausgleichen. Das japanische Umweltministerium will die Steuern auf Benzin, leichtes Heizöl, Strom und Erdgas erhöhen, um dem Treibhauseffekt entgegenzuwirken. Die Einnahmen würden laut Regierung für weitere Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgase eingesetzt und fließen für die Sozialversicherung in den Haushalt.¹⁷

Auch in Korea, dem fünftgrößten Ölimporteure der Welt, stellt die Regierung steuerliche Anreize für die Nutzung regenerativer Energien in Aussicht. Ein Programm für umgerechnet ca. 47 Mio. CHF wurde für die nächsten drei Jahre für die Entwicklung alternativer Technologien aufgestellt. Der Anteil der erneuerbaren Energien soll laut Regierung bis 2011 von 1,4 Prozent (2002) auf 5 Prozent gesteigert werden.¹⁸

E. VERGLEICH DER BRENN- UND TREIBSTOFFPREISE IN EUROPA

Bild 7: Superpreise in Europa in Euro/l, Februar 2005



Quelle: EuroStat 2005¹⁹

¹⁷ Japan Today, 22. November 2004

¹⁸ Point Carbon 11.08.2004

¹⁹ Verbraucherpreise für Superbenzin mit 95 Oktan unverbleit und schwefelfrei

Beim Vergleich der Brenn- und Treibstoffpreise in Europa fällt die Schlusslichtposition der Schweiz in mehreren Bereichen auf. Bei den Benzinpreisen belegt die Schweiz vor Luxemburg und Griechenland zur Zeit nur den drittletzten Platz.

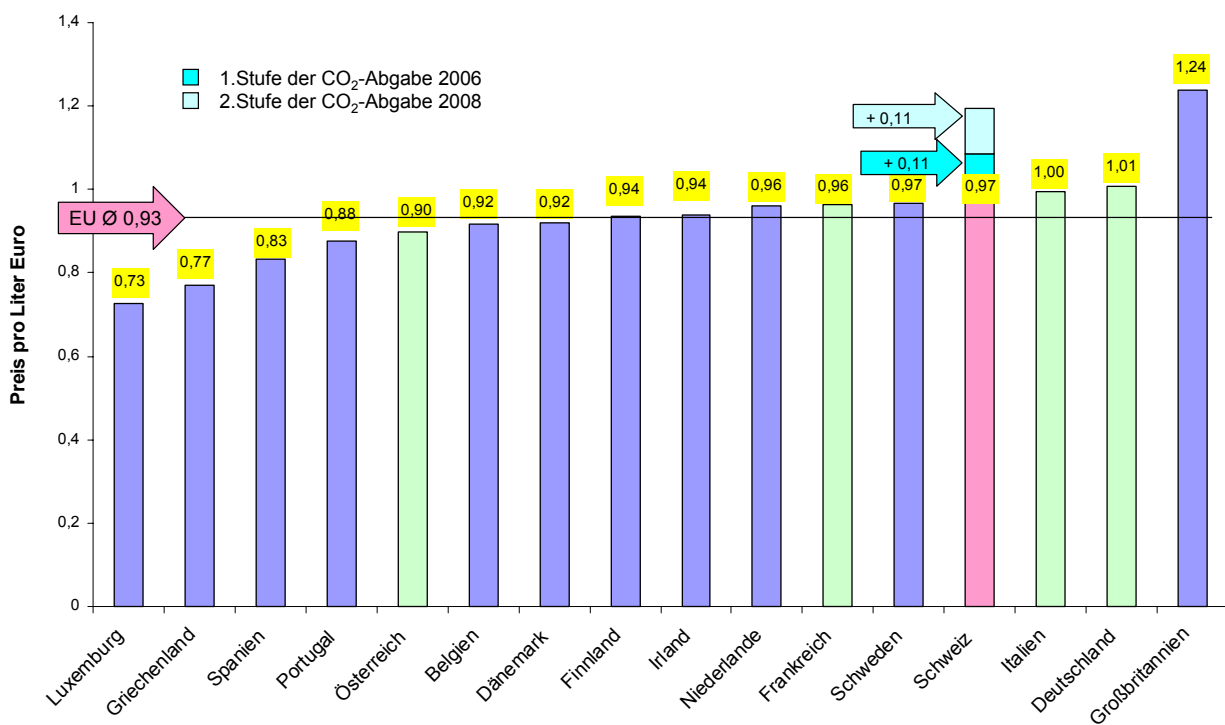
Alle Schweizer Nachbarländer haben höhere Benzinpreise an den Zapfsäulen. Österreich liegt 5 Cent, Frankreich 18 Cent, Deutschland 25 Cent und Italien sogar 27 Cent über dem Schweizer Niveau.

Bei einer Anhebung der Benzinpreise durch eine CO₂-Abgabe würde die Schweiz erst in der zweiten Stufe ab 2008 das europäische Durchschnittsniveau erreichen. Selbst dann wäre die Schweiz lediglich auf dem Niveau von Frankreich und immer noch weit hinter Deutschland und Italien. Zudem ist zu vermuten, dass die EU-Staaten im Zuge der EU-Energiesteuerrichtlinie und eigener Klimaschutzanstrengungen ihr Niveau weiter deutlich steigern werden.

Die Schweiz würde daher auch mit CO₂-Abgabe keineswegs zu den Vorreiterstaaten der Besteuerung von Benzin gehören.

Beim Diesel liegt die Schweiz mit 0,97 Euro pro Liter aufgrund ihrer vorbildlichen gleichmäßigen Besteuerung in etwa auf dem Niveau der wichtigsten Nachbarstaaten. Österreich und Frankreich liegen noch 1 und 7 Cent tiefer, während Deutschland und Italien um 3 bis 4 Cent höher liegen.

Bild 8: Dieselpreise in Euro pro Liter, Februar 2005



Quelle: EuroStat 2005²⁰

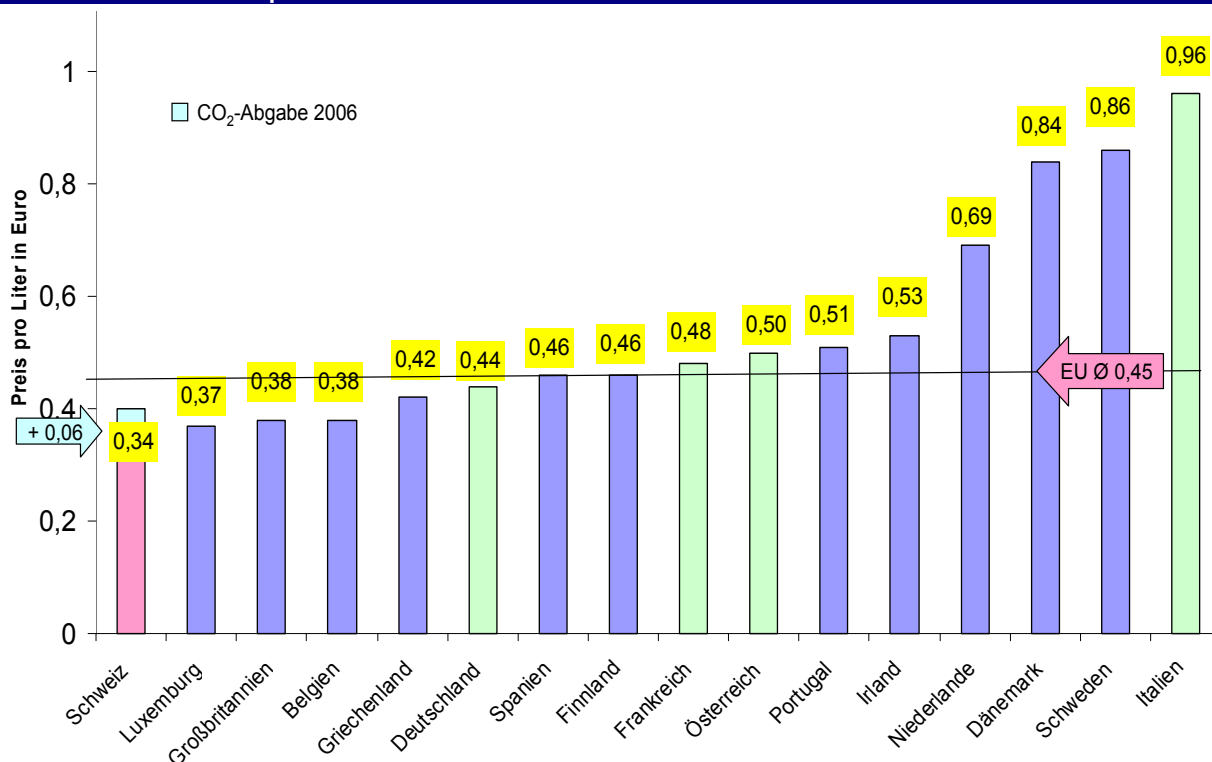
Durch die in der EU-Energiesteuerrichtlinie festgelegten Dieselsteuernerhöhungen werden jedoch 20 der 25 EU-Staaten ihre Dieselsteuern bis 2010 zum Teil erheblich anheben müssen. Der dann europaweit verbindliche Mindeststeuersatz von 33 Cent pro Liter führt z.B. in Luxemburg zu einer Erhöhung um mindestens 8 Cent pro Liter, in Griechenland sogar von 9 Cent²¹. Die Schweiz wird da-

²⁰ Verbraucherpreise für Diesel

²¹ Umwelt 5/2003.

her auch nach Einführung einer CO₂-Abgabe seinen oberen Mittelplatz in der Dieselbesteuerung behalten.

Bild 9: Übersicht Heizölpreise in Euro/l Januar 2005



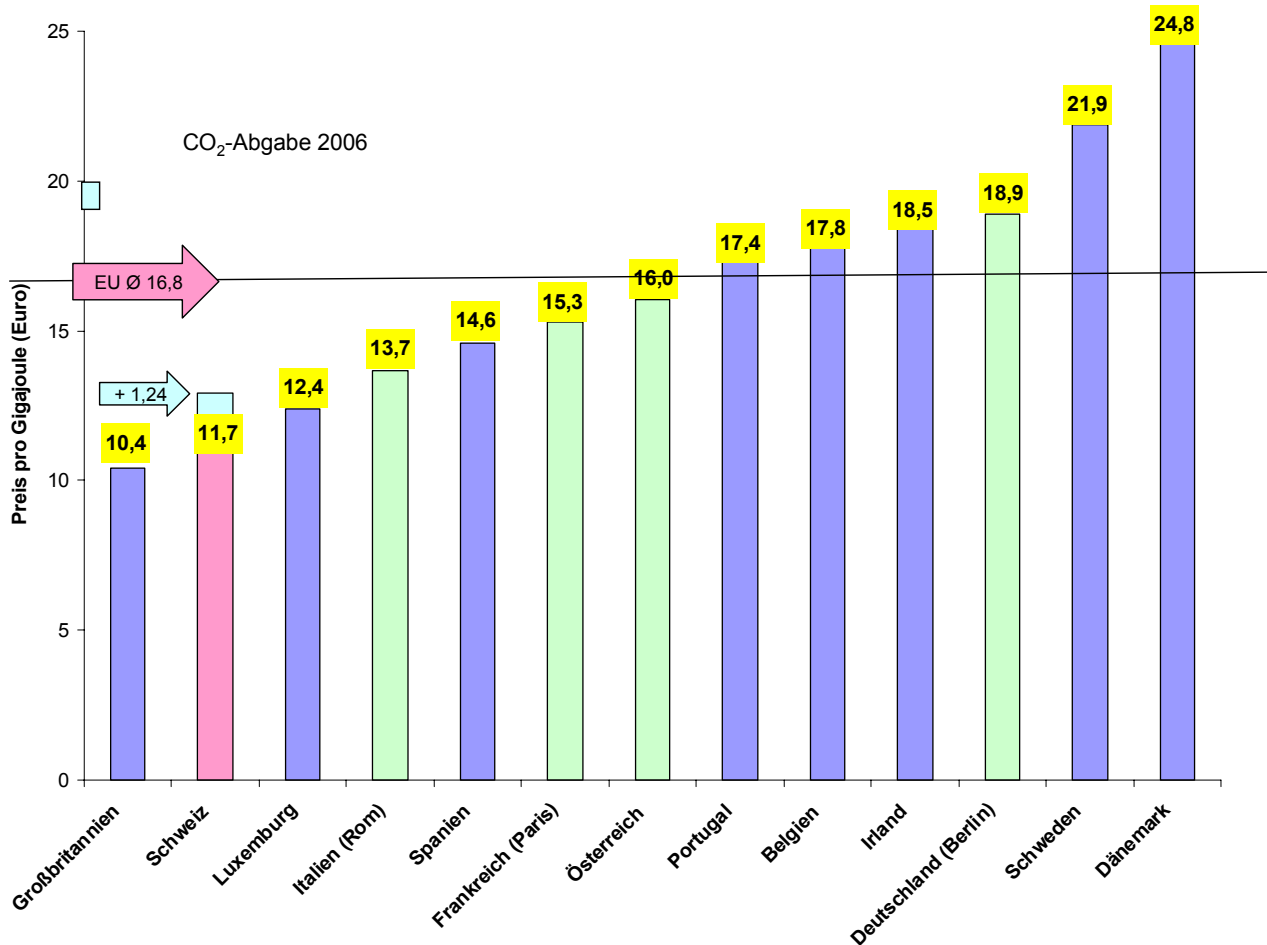
Quelle: Bundesfinanzministerium 2005²²

Beim Heizöl liegt die Schweiz auf dem letzten Platz verglichen mit den Staaten der EU-15! Alle Nachbarländer – insbesondere Italien, Österreich und Frankreich – haben zum Teil ein Mehrfaches des Schweizer Endpreises. Eine Steigerung der Schweizer Heizölpreise um 6 Cent (9 Rappen) pro Liter ist mehr als überfällig. Vom europäischen Durchschnitt von 0,45 Euro pro Liter wäre die Schweiz dann immer noch weit entfernt. Insbesondere zur Verbesserung der Energieeffizienz und zum Umstieg auf klimafreundlichere und Erneuerbare Energieträger sind höhere Heizölpreise dringend geboten und generieren aufgrund verstärkter CO₂-Einsparungsmaßnahmen durch Wärmedämmung zusätzliche Arbeitsplätze. In Deutschland generieren ein Euro Förderung für CO₂-Gebäudesanierung – über zinsverbilligte Kredite aus Mitteln der Ökologischen Steuerreform – mehr als sieben Euro private Investitionen²³.

²² Es handelt sich um Verbraucherpreise (einschließlich Steuern und Abgaben), die sich aus den Durchschnittspreisen auf der Grundlage der in den Ölbulletins der Europäischen Kommission veröffentlichten Verbraucherpreise ergeben. Preis frei Haus für Kleinverbraucher bei Abnahme von 2 000 bis 5 000 Litern am 14.02.2005.

²³ Bundesumweltministerium 2005.

Bild 10: Übersicht Erdgaspreise Juli 2004 pro Gigajoule



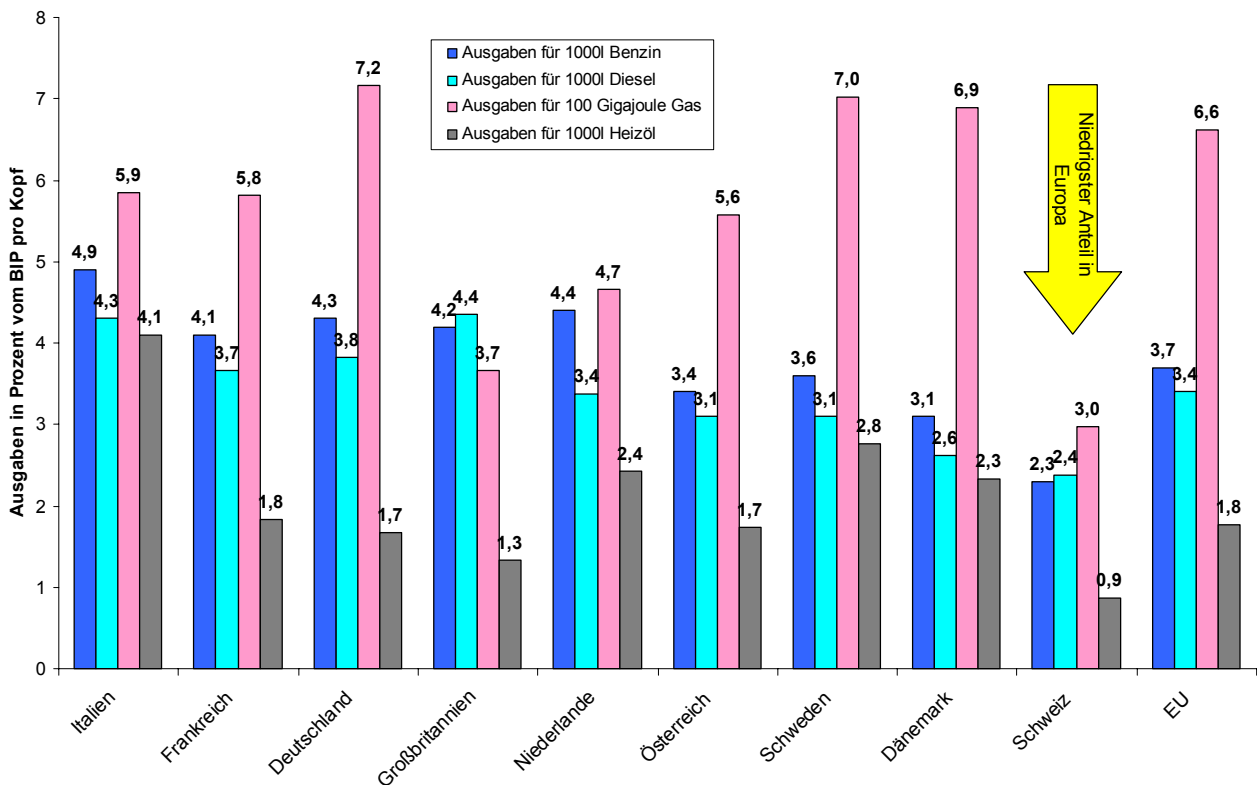
Quelle: EuroStat 2005²⁴

Auch bei der anderen Wärmequelle, dem Erdgas, liegt die Schweiz im untersten Viertel. Die Nachbarländer Italien, Frankreich, Österreich und Deutschland haben zum Teil bis zu 60 Prozent höhere Verbraucherpreise insbesondere aufgrund von CO₂- und Energieabgaben.

Ein Vergleich fiktiver Ausgaben für 1000 Liter Benzin, Diesel, Heizöl oder 100 Gigajoule Erdgas mit dem Bruttoinlandsprodukt pro Kopf zeigt den äußerst niedrigen Kostenanteil der Schweizerinnen und Schweizer für fossile Energien. Nirgendwo in Europa sind Brenn- und Treibstoffe relativ zum Einkommen so billig. Anreize für eine höhere Energieeffizienz oder zum Energiesparen werden so nicht gegeben.

²⁴ Verbraucherpreise für Haushalte inkl. Steuern

Bild 11: Anteil der Ausgaben am Gesamteinkommen pro Kopf in Prozent



Quelle: Eurostat 2005

F. DIE ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM IN DEUTSCHLAND UND IHRE AUSWIRKUNGEN

Als Musterland einer Ökologischen Steuerreform gilt seit 1999 Deutschland.

Dabei war es bei weitem nicht Vorreiter, sondern konnte auf den Erfahrungen anderer Länder aufbauen. In fünf Stufen wurden die Energiesteuersätze auf Treibstoffe, Öl, Gas und Strom um 16,8 Mrd. Euro angehoben und überwiegend zur Entlastung der in Deutschland sehr hohen Sozialversicherungsbeiträge verwendet. Ein kleinerer Teil fließt in den Ausbau der Erneuerbaren Energien und zur energetischen Altbausanierung.

Seit der Einführung der (ersten Stufe) der ÖSR am 1.4.1999 zeigen sich bereits deutliche Auswirkungen sowohl auf den Energieverbrauch und Verbraucherverhalten als auch auf Innovation und Beschäftigung. Deutschland hat in vielen Bereichen, insbesondere im Verkehr eine nachweisbare Trendwende eingeleitet.

Bild 12: Positive Wirkungen der Ökologischen Steuerreform bis 2005



Quelle: FÖS- Analyse, Bundesfinanzministerium, Statistisches Bundesamt, Bundesumweltministerium

Positive Entwicklungen zeigen sich insbesondere in den folgenden Bereichen:

- **Trendwende beim Kraftstoffverbrauch im Straßenverkehr**

Hier zeigt sich die Wirkung der ÖSR am deutlichsten: der Verbrauch von Kraftstoffen ging nach Einführung der ÖSR erstmals seit Bestehen der BRD zurück, nachdem er in den letzten Jahren fast stetig angestiegen war. Seit dem Jahr 2000 verzeichnet Deutschland im Straßenverkehr einen Treibstoffrückgang von insgesamt 9,2 Prozent bis 2003. Der Absatz von Benzin ging von 1999 bis 2003 um 14,7 Prozent zurück, der Absatz von Diesel um 2,7 Prozent. 2004 stabilisierten sich diese Werte.

Bild 13: Rückgang des Kraftstoffverbrauchs im Straßenverkehr in Deutschland

2000	2001	2002	2003
-2,8%	-1,0%	-2,3%	-3,5%

Quelle: Statistisches Bundesamt

Der sinkende Kraftstoffverbrauch ist insbesondere auf sparsames und/oder geringeres Fahr(aufkommen) und gestiegener Nachfrage nach spritsparenden Fahrzeugen zurückzuführen.

In der Schweiz werden sich im Gegensatz dazu ohne CO₂-Abgabe die Emissionen des Verkehrs bis 2010 um 8,8 Prozent gegenüber 1990 erhöhen.²⁵

- **Erhebliche CO₂-Reduktion**

Deutschland ist mit einer Senkung der Treibhausgasemissionen von 19 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 Vorreiter in Europa und hat absolut 2/3 aller Reduktionen der EU erbracht. Vom 21 Prozent Ziel der anspruchsvollen Kyoto-Verpflichtung für 2010 ist Deutschland heute nur zwei Prozentpunkte entfernt. Eine wesentliche Ursache neben dem Erneuerbare Energien-Gesetz ist dafür die Ökologische Steuerreform.

Bild 14: CO₂- und Energieverbrauchsreduktion durch die Ökologische Steuerreform

	1999	2000	2001	2002	2003
CO ₂ -Reduktion in Mio. t	-4 bis -7	-6 bis -15	-7 bis -19	-8 bis -21	-9 bis -24
Reduktion des Energieverbrauchs in Mio. t SKE	-2,2 bis -3,9	-3,4 bis -8,4	-3,9 bis -10,6	-4,5 bis -11,8	-5,1 bis -13,5

Quelle: Deutscher Bundestag 2004

Vergleich Schweiz: Die Schweiz droht ihr Klimaziel der CO₂-Reduktion um minus 4 Millionen Tonnen deutlich zu verfehlen. Die Ziellücke hat sich von 1990 bis 2003 sogar leicht vergrößert.

- **Veränderung des Güterverkehrsaufkommens**

Seit dem Jahr 2000 nimmt das Aufkommen an Güterverkehr auf der Strasse stetig ab, während der Schienentransport 2003 sogar um 4 Prozent zulegte. Auch reagierten die Transportunternehmen indem sie den Anteil der Leerkilometer am Fahraufkommen stark reduzierten.

Bild 15: Veränderung des Güterverkehrsaufkommens per LKW und Bahn in Prozent in Fzkm

	2000	2001	2002	2003
Straße	-5,3	-4,0	-5,0	-1,7
Bahn	2,4	-2,0	-1,0	4,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, DIW

Vergleich Schweiz: Der Fahrzeugbestand im Güterverkehr ist bis 2002 um 10 Prozent angestiegen. Obwohl die Frachtmenge von 1990 bis 2003 leicht rückläufig ist, steigt die Maßzahl der Tonnenkilometer um mehr als 50% an²⁶. Grund sind unter anderem stark gestiegene Transportdistanzen und zu niedrige Spritpreise, obwohl die vorbildliche LSVA das Wachstum bereits reduziert hat

- **Erhöhter Absatz von sparsamen Neufahrzeugen**

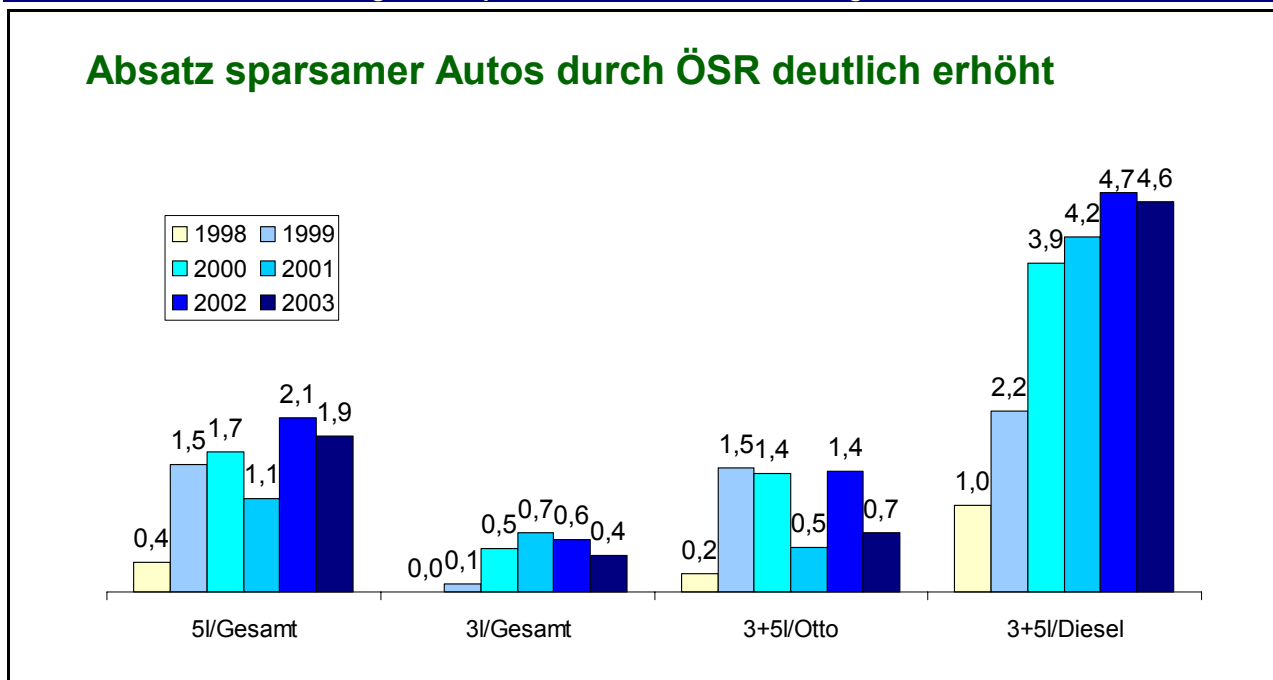
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch aller Personenwagen sinkt in Deutschland laut DIW seit einigen Jahren und wird durch die ÖSR noch vorangetrieben.

Die Gesellschaft für Konsumforschung hat im Rahmen einer repräsentativen Umfrage ermittelt, dass sich 63 Prozent der Befragten von hohen Spritpreisen bei der Kaufentscheidung für einen Neuwagen beeinflussen lassen. Die Umweltverträglichkeit steht laut dem Meinungsforschungsinstitut *emnid* für 89 Prozent der Käufer an erster Stelle.

²⁵ UVEK/Prognos

²⁶ Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA, Verkehrszahlen `04, Bern

Bild 16: Anteil der Neuzulassungen von sparsamen Autos an der Fahrzeugflotte



Quelle: Kraftfahrtbundesamt 2004

• **Erstmals wieder steigende Zahlen im öffentlichen Verkehr**

Nach jahrelangen Rückgängen steigen die Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr seit 1999 wieder an. Mit der Überschreitung der Grenze von 10 Mrd. Benutzern im Jahr 2003 ergibt sich eine Steigerungsrate von 1,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dies ist in den letzten 10 Jahren nicht beobachtet worden.

Bild 17: Entwicklung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Personenverkehr 1999 bis 2003

1999	2000	2001	2002	2003
+0,4%	+0,8%	+0,8%	+0,5%	+1,8%

Quelle: Bundesamt für Statistik, BMU 2004

Obschon in der Schweiz die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr von 1990-2003 um 11% zugenommen hat, sank der Anteil des öffentlichen Verkehrs in der gleichen Zeitspanne von 23 auf 21.2%. Der private Straßenverkehr hat nämlich um 23% zugenommen.²⁷

• **Zuwachs an Erdgasautos**

Insbesondere durch die Befreiung von der Mineralölsteuer im Rahmen der ÖSR stieg die Zahl der umweltfreundlichen Erdgasautos in Deutschland von 2000 bis 2004 von 2000 auf 26000 Stück. Zudem wurde das Erdgastankstellennetz in Deutschland weiter ausgebaut.

• **Steigende Nutzung von Gemeinschaftsautos**

Sowohl die Anzahl der Mitglieder von CarSharing- Organisationen steigen seit einigen Jahren, als auch die Nutzung eines einzigen Wagens durch mehr und mehr Personen. Statistisch teilen sich 1,9 Personen ein Privatfahrzeug, auf ein CarSharing- Auto kamen im Jahr 2003 27,3 Nutzer.

Ebenso nehmen die Nutzer von Fahrgemeinschaften und so genannten Mitfahrzentralen zu. 2004 wurde ein um 40 Prozent erhöhter Zugriff auf die entsprechenden Internetseiten der Anbieter verzeichnet.

²⁷ LITRA, Verkehrszahlen '04, Bern

• **Sinkender Anteil des Individualverkehrs am Gesamtaufkommen**

Laut DIW sinkt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen von 83,9 Prozent im Jahr 1999 auf 82,7 Prozent im Jahr 2002, nachdem er in den Jahren zuvor stetig angestiegen war.

*Vergleich Schweiz: Der Fahrzeugbestand im Personenverkehr hat sich gegenüber 1990 um 23 Prozent erhöht, die Zunahme der Personenverkehrsleistung (Personenkilometer) beträgt 17 Prozent.*²⁸

• **Zuwachs bei solarthermischen Anlagen**

Erneuerbare Energien boomen auch Dank der Ökosteuern auf Heizstoffe. So wuchs die Fläche von Solarkollektoren in Deutschland auf über 6 Millionen m² im Jahr 2004 und hat sich somit seit 1998 verdreifacht. Zudem werden die Erneuerbaren Energien aus dem Marktanreizprogramm der ÖSR und des EEG gefördert. Ihr Anteil beträgt Ende 2004 bereits 9,3 Prozent. In diesem Bereich wurden dadurch bereits über 120.000 neue Arbeitsplätze geschaffen.²⁹

Bild 18: Förderung Erneuerbarer Energien aus Mitteln der ÖSR

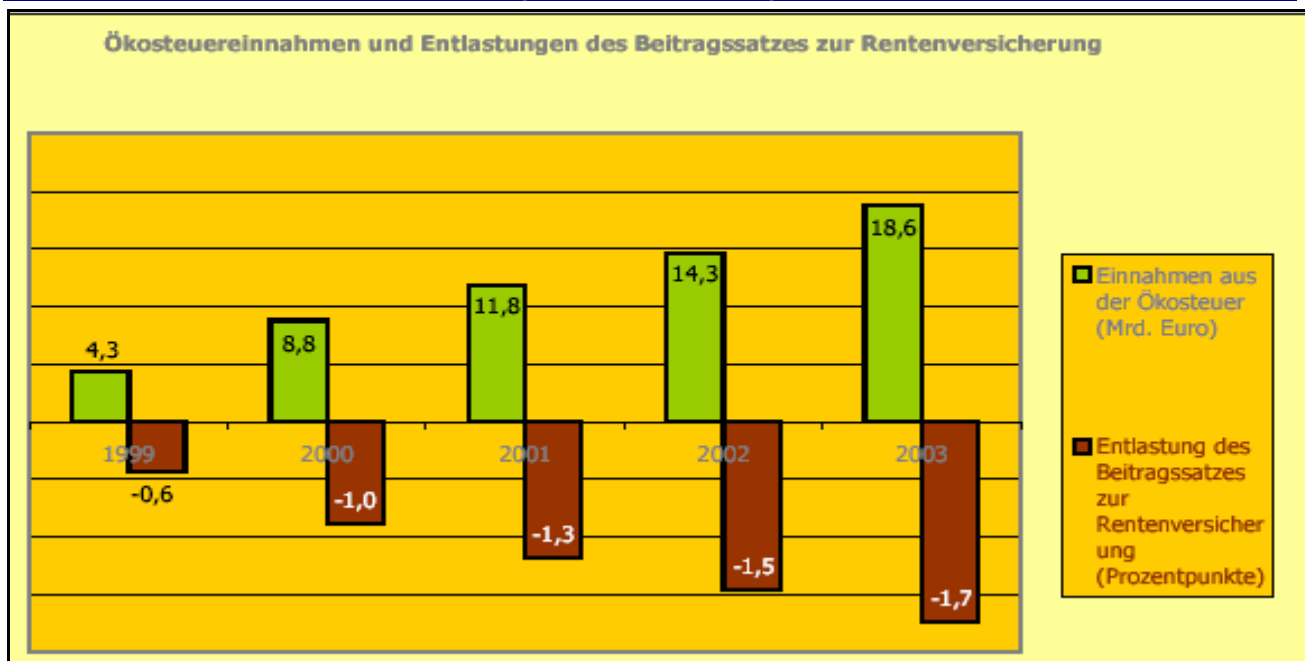
	1999	2000	2001	2002	2003
Millionen Euro	100	100	150	190	190

Quelle: BMU

• **Wirtschaftspolitische Auswirkungen**

Laut DIW wurden bis 2003 durch die ÖSR netto bis zu 250 000 neue Arbeitsplätze durch die Senkung der Lohnnebenkosten, Anreize für neue Technologien und die stärkere Entlastung von personalintensivem Gewerbe und Dienstleistungen geschaffen. Die Rentenversicherungsbeiträge konnten um rechnerisch 1,7 Prozentpunkte gesenkt werden.

Bild 19: Ökosteuereinnahmen und Entlastung bei den Sozialbeiträgen



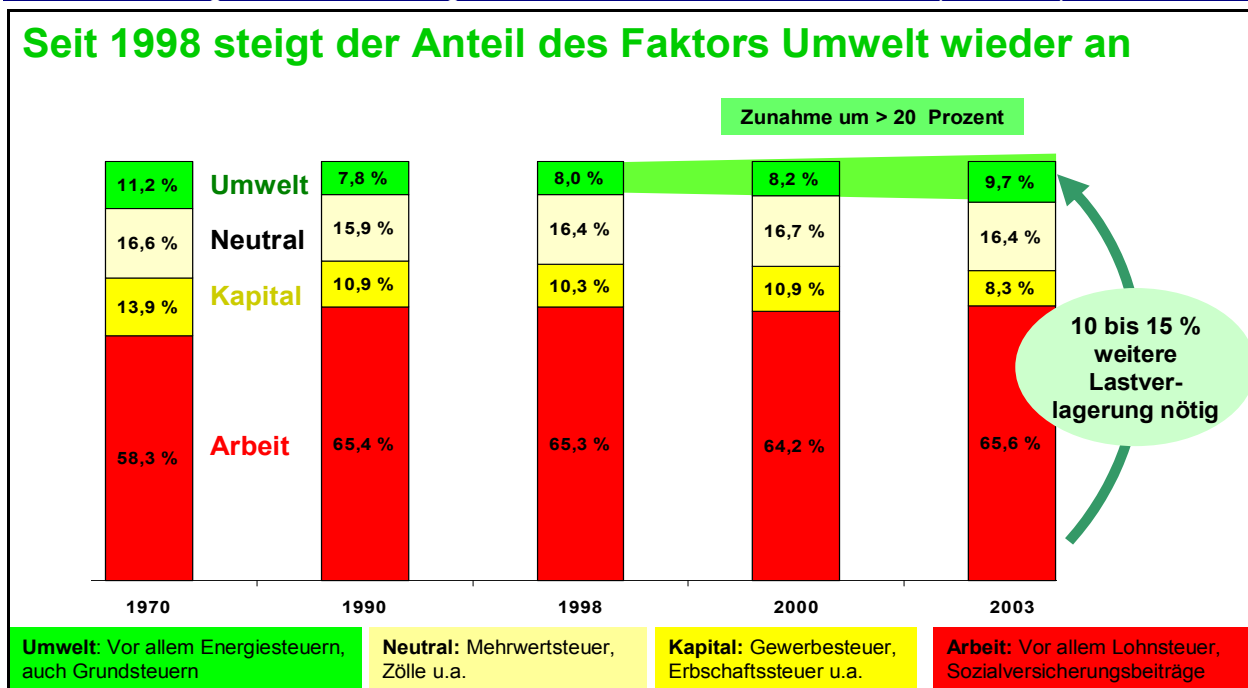
Quelle: Bundesfinanzministerium

²⁸ BUWAL 2002, LITRA '04

²⁹ Bundesumweltministerium 2005

Leider kam es aufgrund der demographischen Entwicklung, ungenügender Sozialreformen und des wachsenden Ausgabebedarfs der Sozialkassen einer nicht in vollem Umfang anspringenden Wirtschaftskonjunktur nur zu einer tatsächlichen Senkung der Rentenbeiträge um 0,8 Prozentpunkte. Daher sind weitere Schritte einer mindestens aufkommensneutralen Umschichtung aus Sicht des FÖS dringend geboten.

Bild 20: Verteilung der Steuer- und Abgabenlast auf die Faktoren in Deutschland (in Prozent)

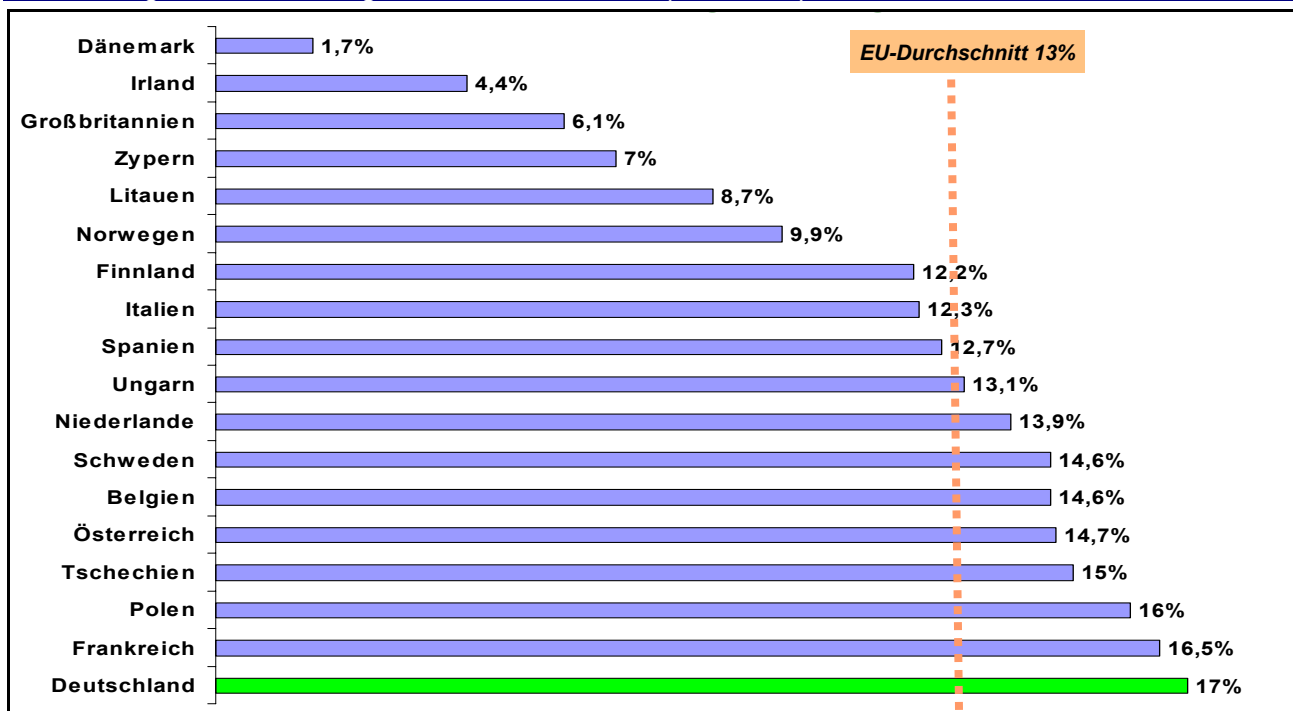


Quelle: Eigene Berechnungen, Bundesfinanzministerium 2004

Die europaweit höchste Belastung des Faktors Arbeit durch Sozialversicherungsbeiträge (siehe Bild 16) ist eine wissenschaftlich anerkannte Mitursache der nach wie vor hohen Arbeitslosigkeit in Deutschland. Ohne Ökologische Steuerreform wäre die Belastung pro Arbeitsplatz um fast 2 Prozentpunkte höher. Die deutschen Sozialkassen wurden 2003 durch die Einnahmen aus den Energiesteuern um rund 17 Mrd. Euro von versicherungsfremden Leistungen entlastet.

Die ÖSR erzeugt darüber hinaus einen großen Anreiz gegen die Schwarzarbeit. Diese ging im Jahr 2003 das erste Mal seit 1975 um 1,6 Prozent zurück und ist laut IAW auch auf die Senkung der Lohnnebenkosten durch die ÖSR zurückzuführen. Für 2005 erwarten Experten eine weitere Senkung der Schattenwirtschaft um 10 Milliarden Euro³⁰.

³⁰ Bundesfinanzministerium 2005

Bild 21: Vergleich der Sozialabgaben in Prozent vom BIP (Stand 2002)

Quelle: Bundesfinanzministerium, Eurostat

Deutschland hat EU-weit immer noch die höchsten Sozialversicherungsbeiträge. Ohne Einführung der Ökosteuer wären diese pro Arbeitsplatz sogar noch um knapp zwei Prozentpunkte höher.

Für 2005 haben die Regierungsparteien SPD und Grüne eine Entscheidung über die Fortentwicklung der Ökologischen Steuer- und Finanzreform vereinbart.

- **Industrie und Dienstleistungen profitieren**

Durch den reduzierten Energiesteuersatz für das produzierende Gewerbe und gleichzeitiger Entlastung bei den Lohnnebenkosten konnten die deutschen Exporte weiter gesteigert werden. Nach Untersuchungen des RWI beträgt die Entlastung des produzierenden Gewerbes fast 1 Milliarde Euro netto.

- **Niedriger Verwaltungsaufwand**

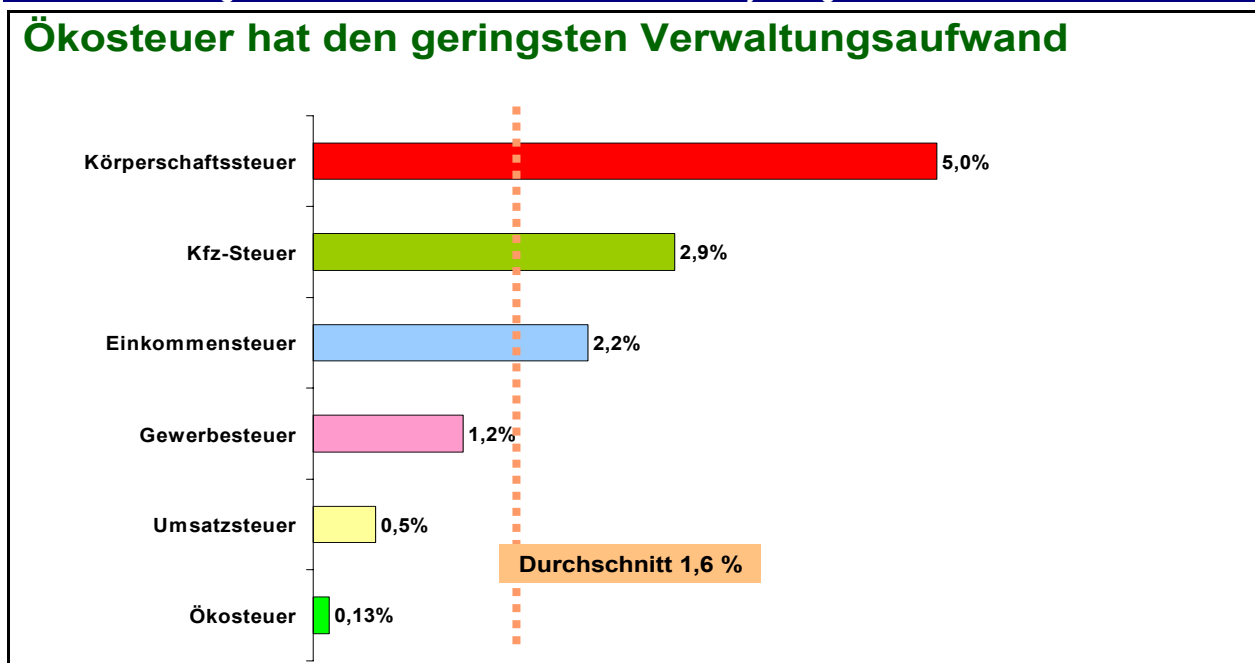
Oft wird die Ökologische Steuerreform in den Zusammenhang mit zusätzlicher Bürokratie gebracht. Dabei ist sie die Steuer mit dem geringsten Verwaltungsaufwand. Der normale Kraftfahrer oder Stromkunde hat (anders als bei seiner Einkommensteuererklärung) keinerlei Arbeit und merkt den Einzug oft nicht einmal. Gerade im Verhältnis zu den Verwaltungskosten der direkten Steuern und Sozialabgaben fällt die kostenmäßige Betrachtung der ökologischen Steuerreform sehr günstig aus.

Lediglich 275 Arbeitskräfte in Zollverwaltung und Bundesfinanzministerium sind mit der Bearbeitung der Ökosteuer beschäftigt. Der jährliche finanzielle Aufwand der öffentlichen Verwaltung der Ökosteuer beträgt inklusive Sachkosten 18 Millionen Euro³¹.

Mit 0,13 Prozent vom Gesamtaufkommen hat die Ökosteuer den geringsten Verwaltungsaufwand unter allen deutschen Steuern!

³¹ Antwort der Bundesregierung auf die große Anfrage der CDU/CSU-Fraktion „Behinderung und Erschwerung unternehmerischer Entfaltung durch hohe Bürokratiedichte“ vom 7.10.2002, Drucksache 14/9993.

Bild 22: Verwaltungsaufwand der Steuerarten im Verhältnis zum jeweiligen Gesamtaufkommen in Prozent

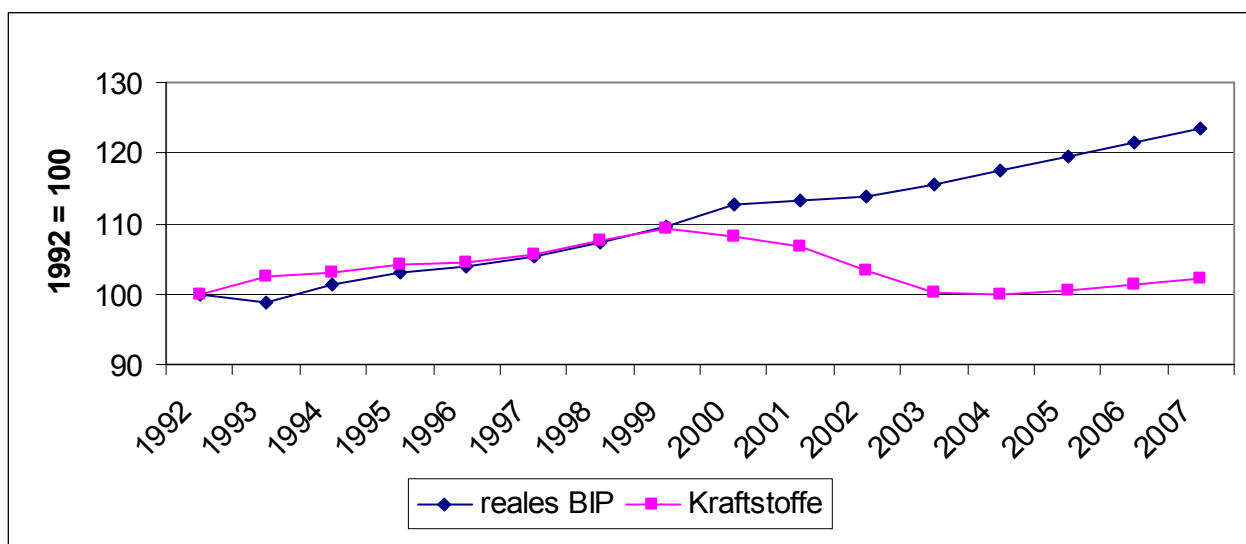


Quelle: Bundesfinanzministerium, Deutscher Bundestag

• **Entwicklung zwischen realem BIP und Kraftstoffverbrauch**

Die Entwicklung der beiden Faktoren verlief in der Vergangenheit (traditionell) nahezu deckungsgleich, soll heißen, das angestrebte Wirtschaftswachstum bedingte (oder setzte voraus) einen ebenfalls steigenden Kraftstoffverbrauch. Seit dem Jahr 2000 steigt jedoch erstmals das reale BIP stetig weiter, während die Menge der verbrauchten Kraftstoffe sinkt. Dies ist auf höhere Preise zurückzuführen, die sowohl auf die gestiegenen Rohölpreise als auch durch die Stufen der Ökosteuer bedingt worden sind.

Bild 23: Entwicklung zwischen realem BIP und Kraftstoffverbrauch in Deutschland

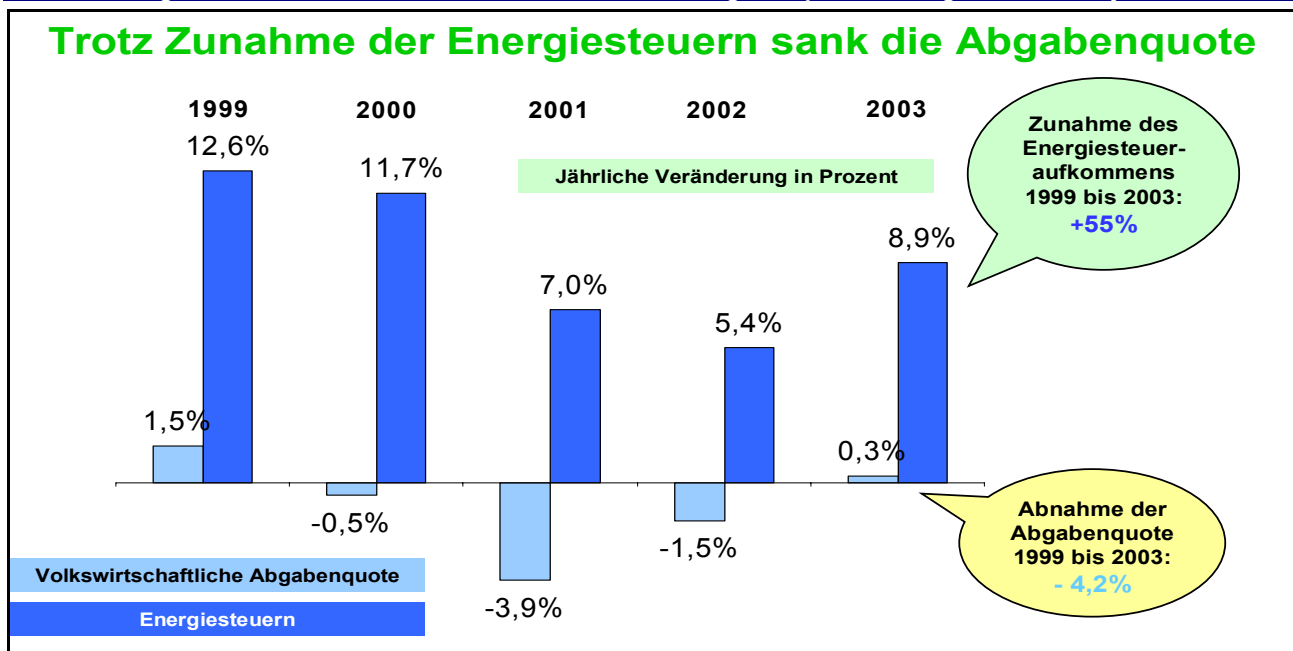


Quelle: Bundesfinanzministerium 2003

Wie in der Graphik deutlich zu erkennen, verläuft die Kurve des realen BIP ab 1999 weiter steigend, während der Kraftstoffverbrauch seit Einführung der ÖSR absinkt und 2003 sogar wieder den Stand von 1992 erreicht hat. Treibstoffverbrauch und Wirtschaftswachstum sind entkoppelt.

Gleichzeitig zur Einführung der CO₂-Besteuerung sank auch die Steuer- und Abgabenquote.

Bild 24: Energiesteueraufkommen und volkswirtschaftliche Abgabenquote im Vergleich zum Vorjahr



Quelle: Eigene Berechnungen, Bundesfinanzministerium 2004

Fazit

Mehrere führende Wirtschaftsforschungsinstitute bestätigen der ÖSR ein sinnvolles und wirksames Konzept. Das DIW ermittelte 2001 eine deutliche ökologische Lenkungswirkung, der Energieverbrauch geht zurück und bis 2005 kann eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 2-3 Prozent erreicht werden. Von der ÖSR profitieren Klima, Umwelt, Arbeitsmarkt und innovative Unternehmen, denn externe Kosten vor allem im Verkehr werden vermieden und die Klimaschutzziele erreicht. Das deutsche Bundesfinanzministerium schreibt dazu in seiner umfassenden Untersuchung vom Herbst 2004: „Die Ökologische Steuerreform hat dazu beigetragen,

- Energie einzusparen und die Emissionen klimaschädlicher Treibhausgase zu senken und
- die Rahmenbedingungen für den Arbeitsmarkt zu verbessern.

Außerdem setzt sie Anreize für Investitionen in umweltfreundliche Zukunftstechnologien und stärkt damit die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Die gesamtwirtschaftliche Bilanz ist positiv.“

G. EU- ENERGIESTEUERRICHTLINIE

Nach fast elf Jahren der Verhandlung hat die EU am 21. März 2003 endlich zu einer Einigung gefunden. Die 15 EU-Finanzminister haben sich auf EU-weit gültige Mindeststeuersätze für nahezu alle Energieprodukte geeinigt. Der größte Wert der Einigung liegt darin, dass auch die Beitrittsstaaten ihr Energiesteuersystem deutlich ausweiten müssen und die EU weltweit nun die erste Region mit einer Energiebesteuerung als Kern ihrer Fiskalpolitik ist.

INHALT DER ENERGIESTEUERRICHTLINIE:

- (erstmaliges) Anheben der Mindeststeuersätze auf Mineralöle (Kraftstoffe und Heizöle) seit 1993, für Diesel ein weiteres Anheben ab 2010
- Einführen von Mindeststeuersätzen auf alle Energiearten wie Mineralöl, Strom, Erdgas und Kohle
- Je nach Verwendung (als Kraftstoff oder als Heizstoff) werden unterschiedliche Mindeststeuersätze festgelegt.

Spätestens zum 1. Januar 2012 muss der Rat auf der Basis eines Berichts und eines Vorschlags der EU-Kommission über die weiteren Mindeststeuersätze ab 2013 entscheiden. Als Problem bleibt, dass die Veränderung der Mindestenergiesteuern weiterhin Einstimmigkeit erfordert und die Steuererhöhung nicht bei der EU sondern bei den Nationalstaaten liegt. Da es erfreulicherweise keine Höchstgrenze der Energiesteuersätze gibt, kann und wird es jedoch sicher weiterhin nationale Erhöhungen der Energiesteuern geben. Ein Trend nach oben ist damit erkennbar.

Bild 25: Steuersätze auf Energieprodukte in der EU, in Euro

Energieprodukt	Mindeststeuersätze seit 1993	Vorschlag von Mindeststeuersätzen der EU-Kommission von 1997				Verabschiedete Steuersätze ab 2004	Bestehende Steuersätze in den EU-Mitgliedstaaten im Jahr 2002 (Deutschland 2003)															
		1/1/98	1/1/00	1/1/02	1/1/2004/2010		A	B	DK	FI	FR	D	GR	IRL	IT	LUX	NL	P	E	S	UK	
Kraftstoff																						
Unverbleites Benzin je 1000 Liter	287	417	450	500	359	407	507	543	568	574	655	318	506	540	372	627	480	427	502	787		
Verbleites Benzin je 1000 Liter	337	417	450	500	421	479	565	630	643	623	721	337	512	--	424	698	549	429	572	882		
Diesel je 1000 Liter	245	310	343	393	302/330	282	290	406	329	376	470	245	354	400	253	359	272	293	201	504		
Flüssiggas je 1000 kg	100	141	174	224	125	261	0	468	0	108	161	100	100	284	102	126	100	796	140	145		
Kerosin je 1000 Liter	245	310	343	393	302	282	565	406	304	574	654	245	302	337	295	359	258	315	396	834		
Erdgas je GJ		2.9	3.5	4.5	2.6	1.1	0.3	11	0.7	2.2	3.4	0	0	0.3	0	0.3	1.9	0	3.0	0.7		
Heizstoffe																						
Leichtes Heizöl je 1000 Liter	18	21	23	26	21	69	13	281	67	43	61	18	47	400	5	198	33	79	396	50		
Schweres Heizöl, 1% Schwefelgehalt/1000 kg	13	18	23	28	15	36	6	320	57	19	25	19	14	130	6	32	13	13	396	44		
Andere Schweröle/ 1000 kg	13	22	28	34	15	36	19	320	57	25	25	19	14	130	19	32	27	13	396	44		
Kerosin je 1000 Liter	0	7	16	25	0	282	13	281	57	0	0	18	32	337	0	196	104	145	396	16		
Flüssiggas je 1000 kg	0	10	22	34	0	43	17	468	0	0	61	14	36	190	0	178	7.5	0	219	0		
Erdgas je GJ	0	0.2	0.45	0.7	0.3	1.1	0.3	7.9	0.7	0.7	1.5	0	0	2.1	0	3.5	0.1	0	4.5	0.7		
Feste Brennstoffe (z.B. Kohle) je GJ	0	0.2	0.45	0.7	0.3	0	0	8.5	2.1	0	0	0	0	0	0	0.6	0	0	10	0		
Strom je MWh	0	1	2	3	1	15	1.4	90	7.0	6.4	21	0	0	2.1	2.4	60	5	2	21	6.9		

Die Steuersätze beinhalten keine Schwefel- und keine Mehrwertsteuern

zeigt Übereinstimmung mit der beschlossenen Richtlinie an.

Quelle: Umwelt 05/2003

Zudem darf jetzt der Flugverkehr in beschränktem Maße besteuert werden – ein wichtiger Schritt in Richtung Kostengerechtigkeit. Auch die Verknüpfung der Energiebesteuerung mit anderen Instrumenten wie dem EU-Emissionshandel kann als positiv eingeschätzt werden. Als in jedem Fall als großer Fortschritt zu werten ist die Tatsache, dass seit Beginn der ÖFR kein europäisches Land bis heute eine ihrer Abgaben gekürzt oder sogar zurückgezogen hat, sondern im Gegenteil fast jedes Jahr neue zusätzliche Steuern oder Abgaben auf Umwelt schädigende Stoffe erhoben werden.

Die Richtung der Ökologischen Steuerreform in Europa ist damit einstimmig anerkannt und unumkehrbar.³²

³² Umwelt 2003

H. WIRKUNGEN VON EUROPÄISCHEN ENERGIEABGABEN

Energiebezogene Abgaben sind in der EU weit verbreitet und ihre Nutzung ist zunehmend. Von 1995 bis 2001 stiegen die direkten Energiesteuern in der EU im Schnitt von 159,1 Euro pro Tonne Öläquivalent auf 186,9 Euro pro Tonne Öläquivalent um 28 Prozent. Vorreiter waren Dänemark, Großbritannien, Schweden, Deutschland, die Niederlande und Österreich.

Bild 26: Realer Steuersatz auf Energie in der EU

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Ø 1995-2001	Wachstum 1995-2001
BE	98,9	97,9	98,5	98,6	101,3	101,7	101,6	99,8	+2,7
DK	200,8	213,9	219,2	248,9	285	302,5	322,1	256	+121,2
DE ³³	168,6	151,9	149	149,4	176,1	196,9	208,9	171,5	+40,2
EL	158	161,6	157,5	138,9	132,5	118,5	119,2	140,9	-38,8
ES	128	134,4	129,1	138,2	143,6	128,9	126	132,6	-2,0
FR	162,4	160,7	163,3	164,4	169,9	165,8	150,7	162,5	-11,8
IE	114,5	121,1	138,4	140,6	145,5	144,6	128,3	133,3	+13,7
IT	233	256,5	267,3	254,1	258,7	243,6	233,3	249,5	+0,3
LU	141,7	139,3	142,9	151,5	159,1	164,7	164,3	151,9	+22,6
NL	114,5	114,3	130,8	136,3	154	163,6	168,9	140,3	+54,4
AT	117,8	129,2	141,1	133,3	141,5	146,8	152,5	137,5	+34,7
PT	172,1	170,1	159,1	164,4	160,3	128,5	131,9	155,2	-40,1
FI	96,1	95,8	106,9	105,1	110	107	110,2	104,4	+14,1
SE	138,2	168,6	167,1	172,6	175,6	181,3	182,6	169,4	+44,5
UK	142,5	148	185,6	211,2	226,3	251,3	239,2	200,6	+96,6
EU-15	159,1	160,2	168,3	172,3	185,2	189,8	186,9	174,5	+27,7

Quelle: Structures of the taxation systems in the European Union, EU-Kommission, 2004³⁴

Ermutigt von EU und OECD wird das anerkannte Prinzip, Steuern auf „schlechte Dinge“ (Verschmutzungen) zu erhöhen und auf „gute Sachen“ (Beschäftigung) zu senken, in den Einzelstaaten auch für die Folgejahre weiter forciert.

Die Auswirkungen der Abgaben auf den Umweltschutz sind durchaus als positiv zu bewerten, wobei ein Anstieg der Wirkung grundsätzlich mit jedem weiteren Anstieg der Steuer zu beobachten ist. Studien zeigen, dass Änderungen der Preise oder Kosten eine starke Signalwirkung haben können und einen deutlich höheren Effekt durch die Anreizwirkung erzielen, als durch das Ordnungsrecht erreicht werden könnte.³⁵ Im Gegenzug sollen gesellschaftlich erwünschte Aktivitäten, die bisher mit hohen Abgaben belegt sind, entlastet werden. Hieran wird die Erwartung einer so genannten doppelten Dividende in Form einer Umweltentlastung bei gleichzeitiger Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit geknüpft. Dieses Grundkonzept kann in vielfältiger Weise konkretisiert werden. In Anbetracht hoher Arbeitslosigkeit wird die anzustrebende zweite (ökonomische) Dividende heute überwiegend als eine Erhöhung der Beschäftigung interpretiert; diese soll durch

³³ Die Ökologische Steuerreform in Deutschland startete deutlich erkennbar im April 1999.

³⁴ Einheit: Energiesteuern in Euro pro Tonne Öläquivalent

³⁵ ECOTEC 2001

eine aus der Ökosteuer finanzierte Entlastung des Faktors Arbeit erreicht werden. In Hinblick auf die erste (ökologische) Dividende legt die traditionelle Theorie der Umweltpolitik es nahe, eine einheitliche Mengensteuer auf Emissionen bzw. Immissionen zu erheben, da diese ein kosteneffizientes Lenkungsinstrument darstellen. Berücksichtigt man die Transaktionskosten und technischen Anwendungsbedingungen von Steuern auf einzelne Schadstoffe (siehe etwa Welsch 1994, Michaelis 1996), kommt man zu dem Ergebnis, dass die Orientierung an bestimmten leicht erfassbaren Leitsubstanzen oder aber am Energieeinsatz erhebliche praktische Vorteile aufweist. Insbesondere der Primärenergieeinsatz kann als Surrogat für vielfältige Umwelteinwirkungen stehen.³⁶

Umweltwirkung

Aussagen über signifikante Auswirkungen der ökologischen Finanzanstrengungen können nicht pauschal für ganz Europa gemacht werden, da viele Abgaben in unterschiedliche fiskalische Reformen fließen. Darüber hinaus ist die Umweltwirkung in besonders hohem Maße abhängig vom Design und der Höhe der jeweiligen Abgabe. Eine Untersuchung der Europäischen Umweltagentur zu Ökosteuern in Europa kam zu folgenden Ergebnissen:

- die untersuchten Steuern ließen *positive Auswirkungen auf die Umwelt* erkennen und unter Berücksichtigung der Beschränktheit der durchgeführten Evaluierung scheinen sie in den meisten Fällen *kostenwirksam* zu sein.
- *Beispiele* für besonders wirksame Steuern sind in Schweden die Steuern auf Luftverschmutzung, in den Niederlanden die Steuern auf Wasserverschmutzung sowie in Norwegen die Pestizidabgabe und die unterschiedliche steuerliche Behandlung von Kraftstoffen.
- Lenkungssteuern sind im allgemeinen ökologisch wirksam, wenn die Steuer *ausreichend hoch ist, um Anreize für Maßnahmen zur Verringerung der Umweltbelastung zu geben*.
- Einen wesentlichen Beitrag zur ökologischen Wirksamkeit von Abgaben zur Kostendeckung leistet die *Verwendung der Einnahmen für die Finanzierung damit verbundener Umweltschutzmaßnahmen*.³⁷

Eine Untersuchung der Einführung der CO₂-Steuer in Norwegen ließ eine Verringerung der Gesamt-CO₂-Emissionen um 3-4 Prozent innerhalb von drei Jahren bei zuvor ansteigender Tendenz erkennen. Die unterschiedliche Besteuerung von verbleitem und unverbleitem Benzin in Schweden war sehr wirksam: „Die unterschiedliche Besteuerung trug im Laufe von 5-7 Jahren *wesentlich* zur schrittweisen Abschaffung von verbleitem Benzin bei: die höhere Besteuerung deckte offensichtlich die zusätzlichen Kosten bei der Produktion von unverbleitem Benzin ab - starke Anreizwirkung.“³⁸

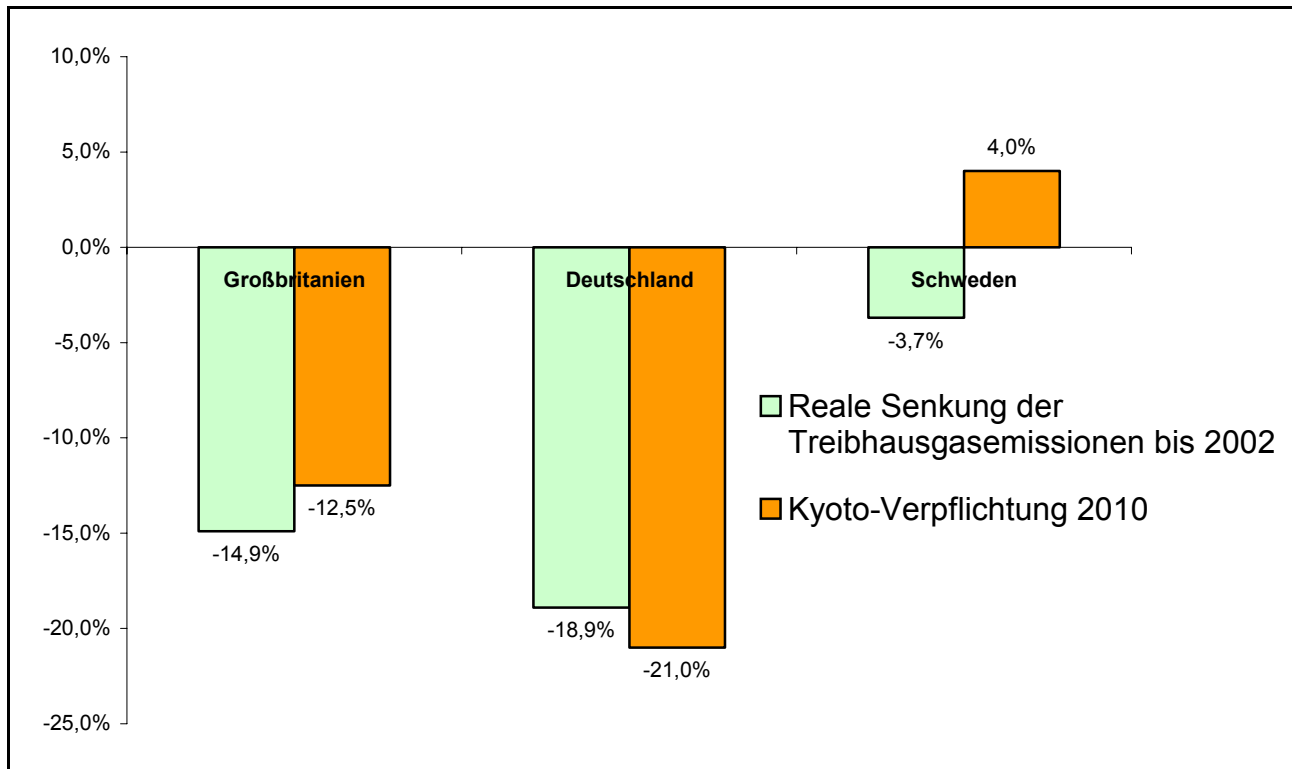
In Schweden hat die NO_x-Abgabe zu einer 4-prozentigen Reduktion der Emissionen in sechs Jahren geführt, in Dänemark und den Niederlanden führte die Wasserbesteuerung zu einem Rückgang des Verbrauchs um 13 Prozent. Vor allem in den skandinavischen Ländern ging der Verbrauch von Pestiziden nach Einführung einer Ökosteuer stark zurück³⁹. Als Wirkungen in Deutschland ist besonders hervorzuheben die Senkung der Treibhausgasemissionen um 19 Prozent, sowie die Trendwende im Individualverkehr (siehe Abschnitt E).

³⁶ DIW Studie 2001

³⁷ Europäische Umweltagentur (EEA) 1999

³⁸ EEA 1999

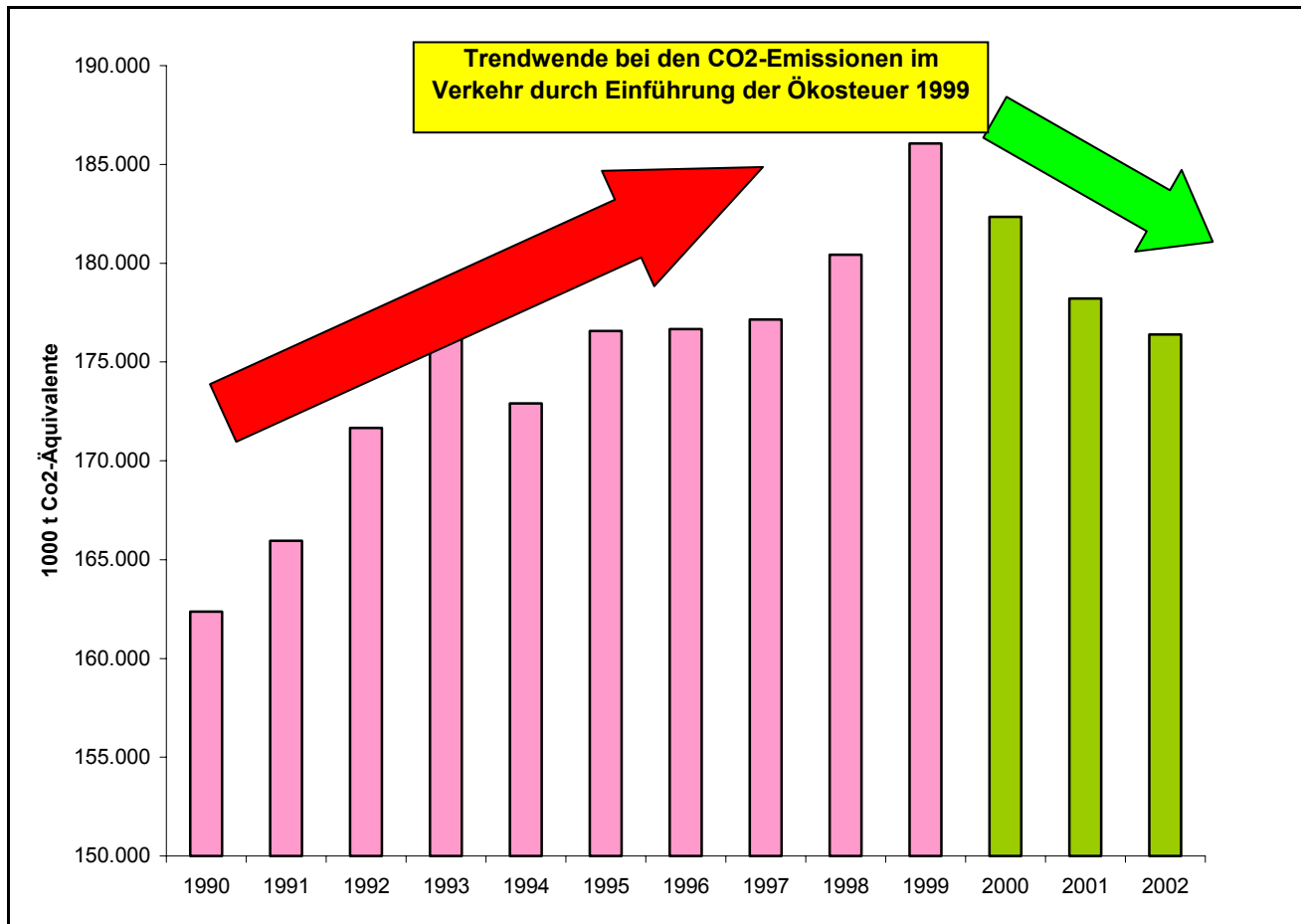
³⁹ ECOTEC 2004

Bild 27: Ökosteuer-Vorreiter und Erfüllung der Kyoto-Ziele

Quelle: IWR, Europäische Kommission

Die europäischen Spitzenreiter bei der Erfüllung ihrer Kyoto- Verpflichtungen Großbritannien, Schweden und Deutschland sind gleichzeitig auch die Vorreiter-Länder bei der Ökologischen Steuerreform.

Die erhebliche Senkung der Treibhausgasemissionen in Deutschland ist natürlich auch auf den Zusammenbruch der ostdeutschen Wirtschaft nach der Wiedervereinigung 1990 zurückzuführen. Jedoch leistete die ÖSR seit 1999 einen erheblichen Beitrag insbesondere zur Trendwende im Verkehr in Deutschland und Großbritannien, der deutlich vom Trend anderer Staaten abweicht.

Bild 28: CO₂-Emissionen des Verkehrs in Deutschland in Gg CO₂-Äquivalente

Quelle: Europäisches Umweltbüro 2005

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung prognostiziert als Lenkungswirkung der bisherigen Schritte der ÖSR allein für den Sektor Verkehr einen Rückgang der CO₂-Emissionen um 4 Prozent bis 2010 gegenüber dem Referenzjahr 1998. In allen Bereichen führte die ÖSR insgesamt zu einer CO₂-Reduktion bis 2003 um 9 bis 24 Millionen Tonnen⁴⁰.

Innovationen

Wie Untersuchungen des Verbraucherverhaltens zeigen, stieg in den Ländern mit ÖSR die Nachfrage nach energiesparenden Produkten deutlich. Erneuerbare Energien, Effizienztechnologien, Wärmedämmung und Energiespardienstleistungen schufen neue Arbeitsplätze. Im Bereich der Erneuerbaren Energien entstanden in Deutschland bereits 120.000 Arbeitsplätze bis 2002, das durchschnittliche Wachstum bei der Herstellung von Produkten der sparsamen Energieverwendung betrug 4,6 Prozent pro Jahr, ihr Export sogar 9 Prozent. Das produzierende Gewerbe wuchs dagegen nur mit 2,6 Prozent und sein Export mit 3,9 Prozent pro Jahr.⁴¹

⁴⁰ Vergleiche Bild 13

⁴¹ PROGNOSE AG 2001

Auch im Bereich der energiesparenden Autos hat sich einiges getan. So sind die CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen in der EU seit 1995 bereits um mehr als zehn Prozent gesunken. Ziel der EU ist, die Emissionen von Neufahrzeugen bis spätestens 2010 um 35 Prozent zu senken.⁴²

Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der in der Schweiz verkauften neuen Personenwagen hat im Jahr 2003 zwar um 1,36 % abgenommen und liegt somit erstmals knapp unter der 8 Liter Grenze pro 100 km, jedoch wurde das zwischen UVEK und auto-schweiz vereinbarte Jahreszwischenziel trotz der weiteren Zunahme von technischen Verbesserungen deutlich verfehlt. In Deutschland betrug der durchschnittliche Verbrauch eines Neuwagens im Jahr 2004 6,9 l auf 100 km und somit über einen Liter weniger als in der Schweiz.⁴³

Investitionen und Arbeitsplätze

- Wirkung der Energieabgabe auf Beschäftigungszahlen

Zu beobachten ist eine Verschiebung von verschmutzender zu weniger verschmutzender Industrie oder Tätigkeiten und netto wie brutto konnten Zuwächse verzeichnet werden. Die profitierenden Sektoren sind zwar arbeitintensiver (wie z.B. die Recyclingindustrie), trotzdem wird der Nettoeffekt der Beschäftigungswirkung wohl erst auf lange Sicht spürbar werden. Durch den Anreiz-Effekt eröffnen sich neue Beschäftigungsfelder vor allem im Bereich der clean technologies.⁴⁴

In einer Studie der Europäischen Kommission wurde die Wirkung einer Umweltsteuer auf Emissionen und Arbeitsplätze untersucht.⁴⁵ Dabei wird ausgegangen vom 1997 vorgelegten Plan der EU-Kommission zur Einführung einer mehrstufigen moderaten Energieabgabe. Da dieser Vorschlag im Endeffekt nicht eins zu eins angenommen wurde, ist die tatsächliche Entwicklung im Bereich der neu gewonnenen Arbeitsplätze geringer ausgefallen, wie in der Studie errechnet wurde. Die Effekte der geplanten Energieabgabe auf das jährliche Investment in Energiesparmaßnahmen, CO₂-Emissionen und Beschäftigung werden in den folgenden Tabellen dargestellt. Länderübergreifend in der EU würde die Steuer die verarbeitende Industrie zu einer zusätzlichen Investition von 253 Mio. Euro (ca. 360 Mio. CHF) pro Jahr in Energiesparmaßnahmen für die Periode 2002 bis 2010 führen. Die CO₂-Emissionen lägen 2,85 Mio. t niedriger in 2010 als ohne ÖSR und die Beschäftigung stiege um mindestens 31000 Arbeitsplätze. Bei einer Nutzung der Steuereinnahmen zur Senkung der Lohnnebenkosten (Arbeitskosten) könnte sich die Anzahl der neu gewonnenen Arbeitsplätze noch einmal um 118500 Jobs erhöhen.⁴⁶

⁴² Pressemitteilung der EU-Kommission, 13. Februar 2004

⁴³ <http://www.verkehr-schweiz.ch/dokumentation/medienmitteilungen/artikel>

⁴⁴ ECOTEC 2001

⁴⁵ Als Grundlage wurden drei bestehende Modellannahmen der EU und zwei weitere unabhängige genommen. Diese Modelle seien repräsentativ für das jeweilige Vorgehen und werden auch zur Simulation anderer Belange herangezogen.

⁴⁶ University of Bath Oxfordshire 2000 im Auftrag der Europäischen Kommission.

Bild 29: Geschätzte Wirkungen einer CO₂-Abgabe

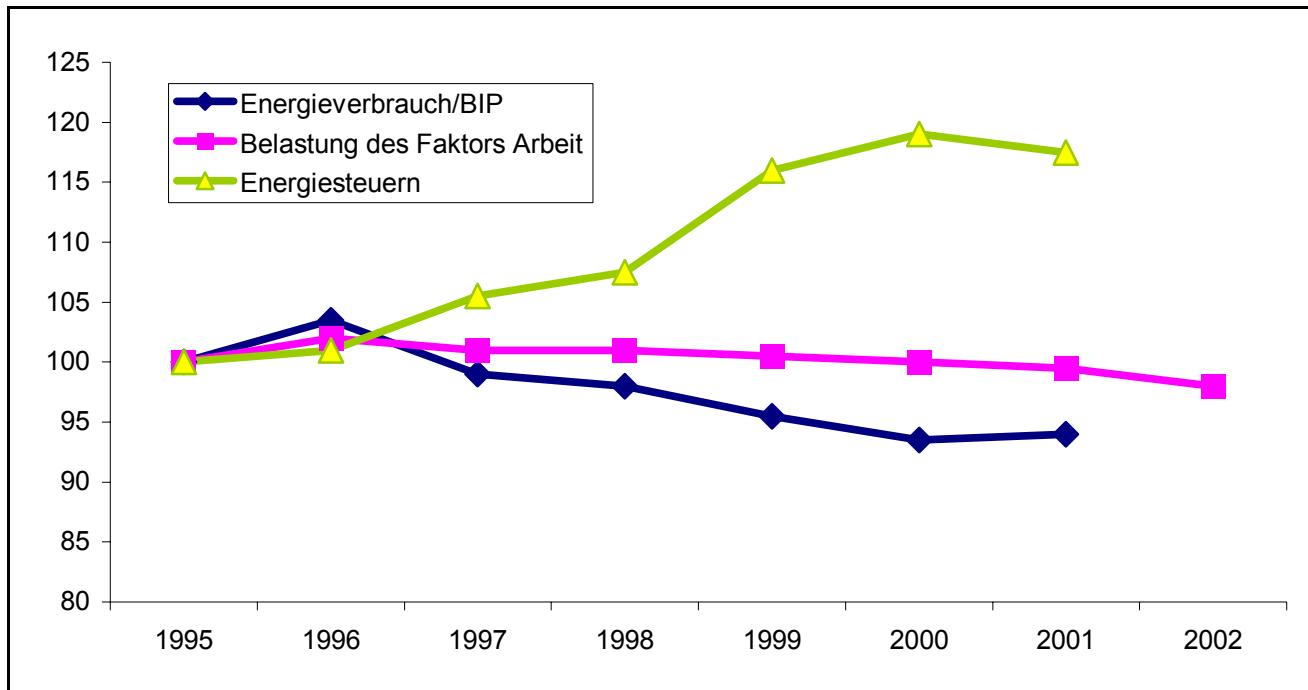
Land	Zusätzliche jährliche Investition in Mio. Euro	CO ₂ Reduktion (kt C)	Zunahme Arbeitsplätze ohne Rückgabe über Senkung der Arbeitskosten	Zunahme Arbeitsplätze mit Rückgabe über Senkung der Arbeitskosten
<i>Österreich</i>	2	25	800	1490
<i>Belgien</i>	12	130	730	5300
<i>Dänemark</i>	0	0	360	360
<i>Finnland</i>	2	14	690	1130
<i>Frankreich</i>	51	434	6000	23890
<i>Deutschland</i>	70	913	12000	39160
<i>Griechenland</i>	2	33	60	790
<i>Irland</i>	4	51	350	1480
<i>Italien</i>	14	173	4950	9150
<i>Luxemburg</i>	1	15	30	672
<i>Niederlande</i>	0	4	820	920
<i>Portugal</i>	4	45	300	1700
<i>Spanien</i>	30	364	510	10720
<i>Schweden</i>	3	15	2140	2940
<i>Großbritannien</i>	58	635	1770	18830
<i>EU Total</i>	253	2850	31270	118540

Quelle: University of Bath Oxfordshire April 2000

Die bottom-up Analyse, die sich nur mit der verarbeitenden Industrie beschäftigt, legt nahe, dass bei einer Umsetzung der vorgeschlagenen Energiesteuerrichtlinie 2,85 Mio. t CO₂-Emissionen (ca. 2 Prozent der Emissionen von 1990 in diesem Sektor) eingespart werden und im gleichen Zug 119.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden könnten. Insgesamt stellt die Beschäftigung in der verarbeitenden Industrie 20 Prozent des Gesamtbeschäftigungsaufkommens oder 28 Millionen für die EU 15 dar. Der Beschäftigungseffekt entspricht also ungefähr 0,4 Prozent, der Rückgang der CO₂-Emissionen betrage 2 Prozent zum Basisjahr.

Volkswirtschaftliche Auswirkungen der Energieabgabe

Wie schon Anfang der 90iger Jahre von Wissenschaftlern beschrieben, kann die ökologische Besteuerung zu einer doppelten Dividende führen. Das soll heißen, Ökosteuern bringen nicht nur Ertragschaften für den Umweltschutz, sondern führen auch zu finanziellen Rückläufen in die Staatskasse. Diese Einnahmen erlauben es andere Steuern insbesondere auf den Faktor Arbeit zu verringern und trotzdem den Haushalt im Gleichgewicht zu erhalten. Ökosteuern wirken dabei zudem als Effizienz steigernd auf das Konsum- und Investitionsverhalten von Wirtschaft und Bevölkerung. Ihre volkswirtschaftliche Wirkung ist damit überaus positiv.

Bild 30: Entwicklung der Steuerstrukturen in EU 15

Quelle: Europäische Kommission 2004

Emissionen und Tanktourismus

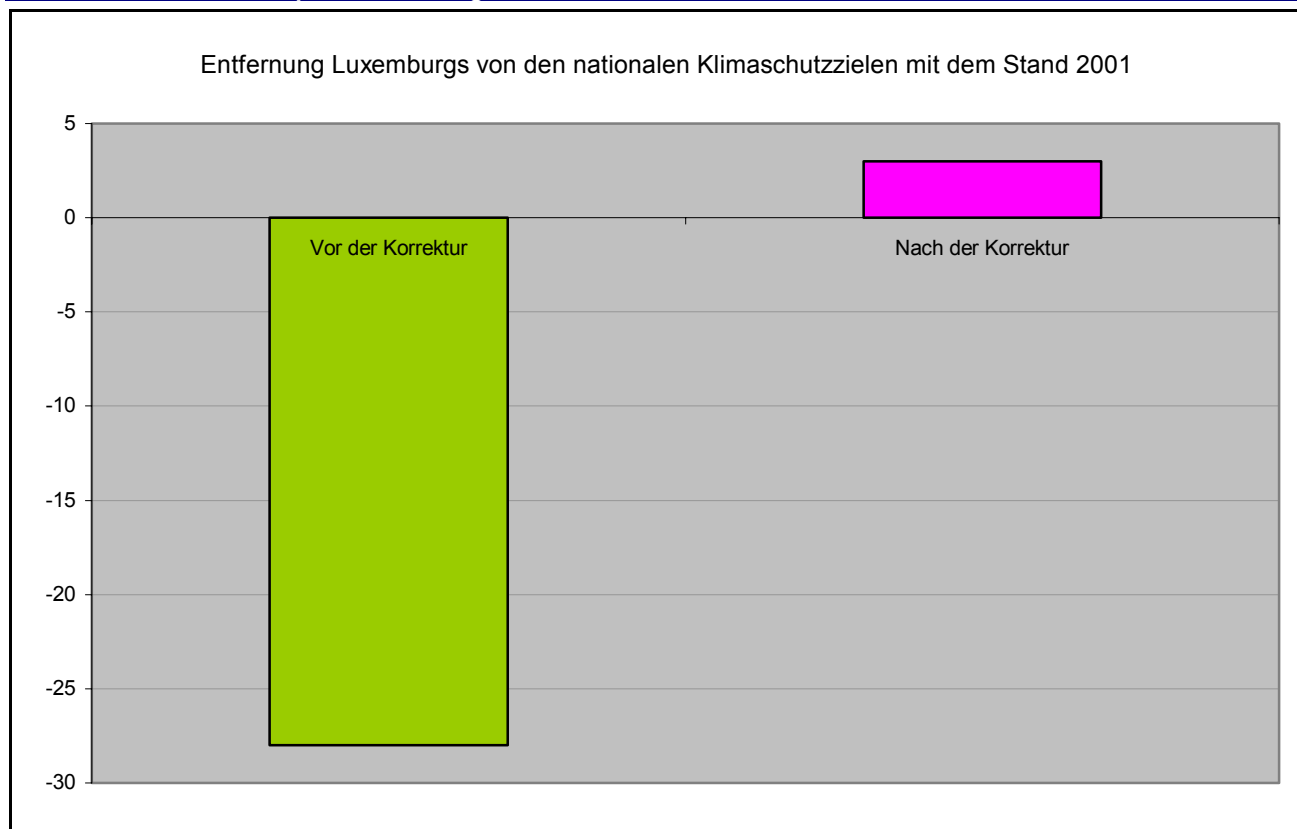
Angesichts des sehr niedrigen Benzinpreisniveaus der Schweiz wirkt eine CO₂-Abgabe dem Tanktourismus spürbar entgegen. Die Tankoase Schweiz unterläuft ansonsten die politisch gewollte Klimapolitik der Nachbarländer, insbesondere Deutschlands, Italiens und Frankreichs. Der Tanktourismus ist nicht nur ökologisch fatal, er belastet auch die nationale CO₂-Bilanz der Schweiz zugunsten der Nachbarländer. Nach Angaben des österreichischen Umweltministeriums erhöht der Tanktourismus die Österreich zugeschriebenen Emissionen jährlich um 7,3 Mio. Tonnen CO₂⁴⁷. Auch der ehemalige Klimaschutzmusterknabe Luxemburg droht aufgrund des Tanktourismus mit seinen bisherigen Maßnahmen die im Kyoto- Vertrag eingegangenen Reduktionsziele nicht mehr erfüllen zu können⁴⁸.

Bei der 2004 erfolgten Überprüfung der CO₂-Bilanzen der EU-Mitgliedsstaaten durch die EU-Kommission wurden Luxemburg die dort getankten Treibstoffmengen auf die nationale Bilanz angerechnet. Bis dahin hatte Luxemburg seine Schadstoffreduktion im Jahr 2001 bei 44,2 ausgewiesen. In Wirklichkeit lag Luxemburg bei nur minus 21 Prozent – mit stark sinkender Tendenz. Luxemburg musste nun der EU-Kommission im Rahmen der Aufstellung des Nationalen Allokationsplans (NAP) offenbaren, dass es aufgrund des Tanktourismus seine Vorgabe von 28 Prozent Reduktion nicht halten kann. Dadurch ist Luxemburg in den negativen Bereich der Erfüllung seiner Klimaschutzziele gerutscht. Die EU-Kommission erwartet nach dieser Offenbarung nun zusätzliche Maßnahmen der Luxemburger Regierung zur Erfüllung seiner eingegangenen Verpflichtungen.

⁴⁷ So Umweltminister Josef Pröll (ÖVP) gegenüber der ZEIT vom 9.3.2005

⁴⁸ „Luxemburg erkennt die finanzielle Kehrseite des Tanktourismus“, Wuppertal Bulletin 2/2004.

Bild 31: CO2-Reduktionspfad Luxemburgs vor und nach der Korrektur durch die EU



Quelle: Wuppertal Institut 2004

Zudem werden die Nachbarländer durch Tanktourismus verstärkt zu Abwehrmaßnahmen gezwungen von denen auch die Schweiz betroffen ist. Während die italienischen Regionen Lombardei und Julisch-Venetien ihren Bürgern im grenznahen Raum einen Teil der Mineralölsteuer über Skontokarten zurückerstattet, wird auch in Deutschland nach Angaben des Wirtschaftsministerium an einer Vereinbarung mit der Mineralölwirtschaft gearbeitet, in grenznahen Regionen Benzin billiger anzubieten und die Einnahmeverluste durch ein von Staat und Mineralölkonzernen gemeinsam getragenes Fondssystem zurück zu erstatten.⁴⁹

Im EU-Umweltministerrat werden zur Zeit verstärkt Maßnahmen gegen den Tanktourismus debattiert.

⁴⁹ Die ZEIT vom 9.3.2005.

I. VERWENDUNG DER EINNAHMEN

Während der 90er Jahre stieg das Interesse an der Ökologische Finanzreform zur Entlastung des Faktors Arbeit stetig an. Leitmotiv ist die doppelte Dividende durch die Eindämmung von Umweltschäden und die Steigerung der Beschäftigtenzahlen in den EU-Ländern. Die folgende Tabelle zeigt die aktuelle europäische Praxis:

Bild 32: Verwendung der Steuereinnahmen

Länder	Steuer
<i>Belgien</i>	<i>Das Aufkommen aus einer „speziellen Energieabgabe“ (eingeführt 1993) geht in eine Spezialfond zur Finanzierung der Ausweitung der Sozialversicherung</i>
<i>Dänemark</i>	<i>Neue oder steigende umweltbezogene Steuern haben die Einnahmen um ca.2,5 Mrd. CHF bis 1998 erhöht, bei gleichzeitiger Senkung der Einkommensteuer. Seit 1996 wird die CO₂- Abgabe der Industrie zur Reduzierung der Sozialversicherungsbeiträge von Arbeitnehmern eingesetzt.</i>
<i>Deutschland</i>	<i>Seit Anfang 1999 ansteigende Energiesteuern haben zu einer rechnerischen Senkung der hohen Rentenversicherungsbeiträge um 1,7 %-Punkte (ca. 17 Milliarden Euro) geführt.</i>
<i>Finnland</i>	<i>Niedrigere Abgaben auf Einkommen und Arbeit (2,6-2,8 Mrd. CHF von 1999-2003) angestoßen in Teilen durch die neue Ökosteuer und Energiebesteuerung</i>
<i>Italien</i>	<i>Über die Hälfte der Einnahmen (ca.1,75 Mrd. CHF) im ersten Jahr der Kohlenstoff-Steuer, die im Januar 1999 eingeführt wurde, fließen in die Reduktion von Beschäftigungskosten</i>
<i>Niederlande</i>	<i>Ein großer Teil der Einnahmen aus der „regulierenden Energieabgabe“, die 1996 eingeführt wurde, fließt in die Reduzierung von Sozialversicherungsbeiträgen von Arbeitnehmern</i>
<i>Schweden</i>	<i>Die Steuerreform von 1991 resultierte in 2,5 Mrd. CHF Steuerumschichtung für umweltbezogene Abgaben und einer Reduzierung u. a. der Einkommensteuer. Ziel ist, bis zum Jahr 2012 mehr als 5 Mrd. CHF Steuerlast vom Faktor Arbeit auf den Energieverbrauch umzuschichten.</i>
<i>Großbritannien</i>	<i>Die Aufkommen der Deponierungsabgabe und der Klimaschutzabgabe, die 1996 bzw. 2001 eingeführt wurden, sollen für die Reduzierung der Sozialversicherungsbeiträge von Beschäftigten um 0,4% verwendet werden.</i>

Quelle: aktualisiert vom OECD (1997) Environmental taxes and green tax reform

J. EMPFEHLUNGEN FÜR DIE SCHWEIZ

Die Erfahrungen mit der Einführung von CO₂-Abgaben und Energiesteuern sind positiv auf Klimaschutz, Innovation, Wirtschaft und Entlastung der Bürger. Die Mehrheit der EU-15 Staaten hat bereits verschiedene Formen einer Ökologischen Steuerreform mit Rückgabe an die Bürger durchgeführt, viele neue Mitgliedstaaten zeigen sich sehr interessiert und folgen der Mehrheit der EU-15 Staaten. Weitere Erhöhungen der Energiesteuern sind insbesondere durch die Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie zu erwarten.

Unsere Empfehlungen:

- Zur Erreichung der Schweizer Klimaschutzziele ist eine maßvolle CO₂-Abgabe – wie sie die Variante 1 darstellt – sinnvoll, Ziel führend und mit positiven Auswirkungen auf Beschäftigung, Klimaschutz und Entlastung der Bürger verbunden. Insbesondere Innovationen, beschäftigungsintensive Sektoren und die Markteinführung energiearmer Geräte und Fahrzeuge, sowie die Erneuerbaren Energien würden forciert.
- Die Schweiz wird mit einer CO₂-Abgabe auf Brenn- und Treibstoffe an das europäische Niveau anschließen. Bei Heizöl, Benzin und Erdgas weist die Schweiz zur Zeit deutlich die tiefsten Preise gegenüber den Nachbarländern und fast allen EU-15-Ländern auf. Außerdem sind weitere Energiesteuererhöhungen der Nachbarländer insbesondere durch die EU-Energiesteuerrichtlinie beschlossen oder angekündigt. Erst zum 1.1.2005 traten u.a. in Luxemburg, Dänemark, Schweden, Polen und den Niederlanden weitere Erhöhungen der Steuern auf Energie und/oder Treibstoffe in Kraft. 2004 erhöhte Österreich seine Steuern auf Diesel. Senkungen sind nirgendwo erkennbar.
- Die relativen Kosten für den Verbrauch fossiler Energien sind in der Schweiz unter Berücksichtigung des Pro-Kopf-Einkommens die niedrigsten in Europa. Die Schweiz braucht dringend spürbare Preisanreize zum Energiesparen und zur Erhöhung der Energieeffizienz.
- Die bisherige gleichmäßige Besteuerung von Diesel und Benzin ist positiv und sollte zumindest beibehalten werden. Steuersystematisch und klimapolitisch angemessen wäre es sogar, wenn der Kohlenstoffgehalt je Liter zur Bemessungsgrundlage gemacht würde, was eine rund 16% höhere Dieselsebesteuerung zur Folge hätte.
- Eine automatische Anpassung von Mineralölsteuer und CO₂-Abgabe an die Preissteigerungsrate analog zum Beispiel Großbritanniens und der Niederlande ist sehr zu empfehlen (Indexierung)
- Die grundsätzlich vorbildliche inländische Kerosinsteuer sollte wieder erhoben werden.
- Angesichts der positiven Effekte auf Wirtschaft, Innovation, Klimaschutz und Beschäftigung spricht daher viel dafür, die Kyoto-Verpflichtungen durch eine CO₂-Abgabe soweit wie möglich im Inland zu erfüllen. So kann die Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen und teuren Energieimporten verringert, die Energiekosten gesenkt und die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden.

Die neueste Studie von ETH und Paul Scherrer Institut schätzt die Nettonutzen auf 80–260 Mio. Fr pro Jahr plus wichtige Impulse an die Wirtschaft mit netto einigen Tausend bis 20.000 neuen Arbeitsplätzen. Die untersuchten Erfahrungen anderer Länder bestätigen diese Wirkungen einer Ökologischen Steuerreform.

Nach Einführung der im Inland zu erhebenden CO₂-Abgabe wäre das Niveau der Schweizer Energiesteuern europaweit immer noch eher im unteren Mittelfeld, so dass Wettbewerbsnachteile nicht zu befürchten sind. Im Gegenteil könnten besonders in Zukunftsindustrien (Erneuerbare Energien, Effizienztechnologie, energiesparende Dienstleistungen) neue Arbeitsplätze und Wachstumsimpulse entstehen. Andere europäische Staaten (z.B. Großbritannien, Schweden, Deutschland) zeigen, dass ehrgeizige Reduktionsziele u. a. mit einer stufenweise steigenden CO₂-Abgabe am Besten zu erreichen sind.

Der Tanktourismus beeinträchtigt in erheblichem Maße die CO₂-Bilanz der Schweiz zu Gunsten der Nachbarländer. Eine CO₂-Abgabe würde den Tanktourismus erheblich vermindern und verhindern, dass andere Länder zu Abwehrmaßnahmen gezwungen werden.

Der von der Erdöl-Vereinigung vorgeschlagene Klimarappen von 1 bis 1,6 Rappen je Liter lässt keine spürbare Verbesserung beim Klimaschutz erwarten. Anhand der Erfahrungen mit der ÖSR in anderen Ländern ist zu befürchten, dass eine nur minimale Anhebung im Rahmen der Preiselastizität bei Benzin und Diesel stattfindet und kaum positive preisliche Lenkungseffekte bewirken wird.

Anreize für eine höhere Energieeffizienz in Wirtschaft, Haushalten und Verkehr werden damit kaum gegeben. Die Kyoto-Verpflichtungen können mit diesem Modell nicht erfüllt werden.

Das vom UVEK vorgeschlagene Stufenmodell in Variante 1⁵⁰ lehnt sich hingegen eng an das erfolgreiche britische und deutsche Modell an. Die vollständige Rückverteilung der Einnahmen ist nicht nur aus Akzeptanzgründen, sondern auch zur Entlastung des Faktors Arbeit empfehlenswert, wie es der Vater der Ökologischen Steuerreform, der Schweizer Prof. Dr. Hans-Christoph Binswanger, schon 1983 vorgeschlagen hat.

Nach Einführung der CO₂-Abgabe ist zur Stärkung eines breiten gesellschaftlichen Konsenses für die Schweiz eine breit getragene Regierungskommission zur systematischen Ökologisierung des gesamten Steuer- und Abgabensystems, sowie des Abbaus ökologisch schädlicher Subventionen sehr zu empfehlen.

Ein stetiger Anstieg der Energiesteuern- und abgaben ist dabei kurzfristigen Schocks vorzuziehen. Es sollte daher möglichst frühzeitig ein langfristiger Plan mit konkreten Umschichtungsstufen (wie z.B. in Schweden 2000-2010) erarbeitet und beschlossen werden. Auch ist die Höhe der Energiesteuersätze an das Erreichen der Klimaschutzziele zu koppeln. Damit wird auch die Akzeptanz erhöht, weil sichergestellt wird, dass Erhöhungen nur bis zur Zielerreichungen stattfinden.

Ohne eine wirksame CO₂-Abgabe droht die Schweiz beim Klimaschutz den Anschluss an die Europäischen Vorreiter und Nachbarländer zu verlieren. Wichtige Entwicklungen und positive Effekte würden verschlafen.

Aus unserer Sicht ist daher die CO₂-Abgabe der Variante 1 mit seinen zwei Stufen und der Konzentration auf das Inland die beste Lösung für die Schweiz zur Umsetzung des CO₂-Gesetzes.

⁵⁰ ab 2006: 15 Rappen je Liter Treibstoff, ab 2008 30 Rappen je Liter Treibstoff.

K. QUELLEN/ LITERATUR

BUND

Für Steuergerechtigkeit über den Wolken- Einführung einer Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr.- Berlin 2004.

BUND, BVF, Germanwatch, Robin Wood, VCD

Billigflieger: Kollapsgefahr für Mensch und Klima. Pressehintergrund 2003.

Bundesamt für Raumentwicklung

Faktenblatt „Externe Kosten von Strassen- und Schienenverkehr“. Bern 2005.

Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL)

Kenngroßen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz (1990-2000). Bern 2003.

Bundesministerium für Finanzen (BMF)

Zusammenhang zwischen ökologischer Steuerreform, Wirtschaftswachstum und Energieverbrauch. Berlin 2003.

Bundesministerium für Finanzen (BMF)

Die ökologische Steuerreform ist effektiver Umweltschutz, Berlin 2004

Bundesministerium für Finanzen (BMF)

Bilanz der ökologischen Steuerreform, Berlin Februar 2005

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)

Die ökologische Steuerreform: Einstieg, Fortführung und Fortentwicklung zur Ökologischen Finanzreform. Berlin November 2004

Cottrell, Jacqueline [Hrsg.] Green Budget Germany

Ecotaxes in Germany and the United Kingdom- A Business View. Heinrich-Böll-Stiftung, Berlin 2004.

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung

Quantifizierung der Effekte der Ökologischen Steuerreform auf Umwelt und Beschäftigung und Innovation, Berlin 2005

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung

Modellgestützte Analyse der Ökologischen Steuerreform mit LEAN, PANTA RHEI und dem Potsdamer Mikrosimulationsmodell, Berlin 2001

Ecotec

Study on the Economic and Environmental Implications of the Use of Environmental Taxes and Charges in the European Union and its Member States. Birmingham, Brüssel 2001.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

Maßnahmen zur Einhaltung der Reduktionsziele nach dem CO₂- Gesetz. Vernehmlassung zu vier Varianten. Bern 2004.

Europäische Kommission

Structures of the taxation systems in the European Union. Luxemburg 2004.

Europäische Kommission

Study on the Economic and Environmental Implications of the Use of Environmental Taxes and Charges in the European Union and its Member States. Brüssel 2004

Europäische Umweltagentur

Ökosteuern- Umsetzung und ökologische Wirksamkeit. Kopenhagen Juli 1999.

Förderverein Ökologische Steuerreform e.V.

UMSTEUERN, FÖS- Memorandum, München 2004.

Greisberger, Herbert, Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik (ÖGUT)

Ökologische Steuerreform in Österreich. Wien 2004.

Kemfert, Claudia Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW)

Was kosten uns Klimawandel und Wetterextreme? München Februar 2005.

Münchener Rück

Topics geo. Jahresrückblick Naturkatastrophen 2003. München 2004

OECD/EEA 2005

Ökologische Steuern und Abgaben in Europa 2005

PROGNOS AG

Klimaschutz und Arbeitsplätze. Basel, Frankfurt am Main 2001

Schlegelmilch, Kai

Green Budget Reform in Europe. Countries at the forefront. Berlin 1999

Schlegelmilch, Kai

Kerosinsteuer: Neue Handlungsoptionen gemäß EU- Energiesteuer- Richtlinie und Überblick über Länder mit nationalen Kerosinsteuern.- VCD-Workshop „Klimaschutz beim Flugverkehr“, Frankfurt am Main 2005

von Weizsäcker, Ernst U. & Lehmann, H.

Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung im 21. Jahrhundert – Halbierung der Arbeitslosigkeit durch Energieeffizienz und erneuerbare Energien, Wuppertal/Zürich 1999

Vos, Hans, European Environment Agency

Taxes, Charges and environmental tax reform in environmental policies in Europe, Vilm 2005

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

Wuppertal Bulletin zu Instrumenten des Klima- und Umweltschutzes, Wuppertal 2004.

Zeitschrift Umwelt

EU-Energiebesteuerung, Durchbruch nach mehr als einem Jahrzehnt Verhandlungen, 5/2003

Britische Botschaft Berlin 2005

<http://www.britischebotschaft.de/de/news/items/050307.htm>

Ecocouncil Dänemark 2005

<http://www.ecocouncil.dk/english/>

Environment Daily Februar 2005

<http://www.environmentdaily.com>

Erdölvereinigung Schweiz 2005

<http://www.erdoel.ch>

Franz Alt, Sonnenseite 2002

<http://www.sonnenseite.com>

Greenpeace Schweiz 2005

<http://www.greenpeace.ch>

Japan today November 2004

<http://www.japantoday.com/e/?content=shukan&id=255>

Point carbon August 2004

<http://www.pointcarbon.com>

Impressum:

Autoren: Kai Schlegelmilch, Christian Meyer, Karina Kowoll, Berivan Pont

FÖRDERVEREIN ÖKOLOGISCHE STEUERREFORM e.V. (FÖS)

Landsberger Str. 191 · 80687 München, Fon 089-520 113-13, Fax -14

Email: foes@foes.de, www.foes.de

Die Vorstandsmitglieder des FÖS:

Dr. Anselm Görres, Diplomvolkswirt, 1984-91 McKinsey-Berater, 1992-94 Investor/ Manager in Ostberlin, heute Geschäftsführender Gesellschafter der ZMM Zeitmanager München GmbH (*Vorsitzender*)

Kai Schlegelmilch, Diplomvolkswirt, Referent im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit; Mitautor der drei FÖS-Memoranden (*Stv. Vorsitzender*)

Andreas Wolfsteiner, Diplomvolkswirt, Referent für Preis- und Wettbewerbsrecht bei der Regierung der Oberpfalz (*Schatzmeister*)

Bettina Meyer, Diplomvolkswirtin, Referentin für Klimaschutz und ökonomische Instrumente der Umweltpolitik - Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft des Landes Schleswig-Holstein

Matthias Seiche, Diplomvolkswirt, Referent für Wirtschafts- und Finanzpolitik beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Der Beirat des FÖS:

Dr. Gerhard Berz, Münchener Rückversicherung, Leiter Forschungsgruppe Geowissenschaften

Prof. Dr. H.-C. Binswanger, IWO-HSG Institut für Wirtschaft und Ökologie der Hochschule St. Gallen

Dr. Henner Ehringhaus, Berater Gerling-Stiftung, Aufsichtsratsvorsitzender GLS Gemeinschaftsbank eG und GLS Beteiligungs AG

Josef Göppel, MdL, Vorsitzender CSU-Umweltarbeitskreis

Prof. Dr. Hartmut Graßl, Leiter Max-Planck-Institut für Meteorologie, Hamburg

Dr. Jürgen Hogeфорster, Hauptgeschäftsführer Handwerkskammer Hamburg a.D.

Prof. Dr. Gebhard Kirchgässner, Universität St. Gallen, Präsident der Schweizer Kommission für Konjunkturfragen

Norbert Mann, Richter am Amtsgericht Duisburg, FDP-Politiker

Dr. Paul Metz, Niederlande, Präsident European Business Council

Janet E. Milne, Professor at Vermont Law School, USA, Director Environmental Tax Policy Institute

Yannis D. Paleocrassas, Finanzminister a.D., Mitglied der Europäischen Kommission a.D., Griechenland

Prof. Dr. Albert Rädler, Steuerberater, Gründer und Seniorpartner Linklaters Oppenhoff & Rädler

Dr. Georg Riegel, Head of Environment Research DaimlerChrysler Research & Technology

Dipl.-Ing. Josef Riegler, Vizekanzler und ÖVP-Vorsitzender a.D., Präsident Ökosoziales Forum Österreich

Christine Scheel, MdB, Bündnis 90/Die Grünen, Vorsitzende Bundestags-Finanzausschuss

Matthias Max Schön, Unternehmer, Lübeck

Prof. Dr. Ulrich Steger, Professor IMD, Alcan Chair for Environmental Management, Lausanne

Prof. Dr. Norbert Walter, Chefvolkswirt der Deutschen Bank Gruppe

Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker, MdB, Mitglied Club of Rome, Gründungspräsident Wuppertal Institut, Autor von *Erdpolitik* und *Faktor Vier*

Prof. Dr. Wolfgang Wiegand, Universität Regensburg, Sachverständigenrat für wirtschaftliche Entwicklung

Anders Wijkman, MdEP, Schweden

Dr. Angelika Zahrt, Vorsitzende Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Berlin

Der **Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS)** ist ein gemeinnütziger Verein, der 1994 gegründet wurde, um die Ökologische Steuerreform (ÖSR) in Deutschland zu unterstützen. Er arbeitet mit anderen deutschen, aber auch internationalen Organisationen zusammen.

Die Arbeit des FÖS erfolgt grundsätzlich überparteilich und unabhängig von Verbänden und Interessengruppen, was sich auch in der Struktur unserer Mitglieder widerspiegelt. Unter den rund 150 Mitgliedern (2005) finden sich Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, Politiker aller demokratischen Parteien, Journalisten und eine Vielzahl engagierter Bürger. Der FÖS versteht sich als Sammelbewegung unabhängiger Vordenker und als Anstoßgeber wie Konsensstifter in der ÖSR-Debatte. Unsere wichtigsten Zielgruppen sind Entscheidungsträger und Multiplikatoren. Seit 2001 gibt der FÖS regelmäßig einen elektronischen Newsletter ÖkoSteuerNews und mehrmals pro Jahr einen englischsprachigen Newsletter GreenBudgetNews heraus.