

## Antrag

der Abgeordneten Rainer Steenblock, Andrea Fischer (Berlin), Kristin Heyne, Michael Hustedt, Christine Scheel, Albert Schmidt (Hitzhofen), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Gila Altmann (Aurich), Marieluise Beck (Bremen), Angelika Beer, Matthias Berninger, Franziska Eichstädt-Bohlig, Uschi Eid, Joseph Fischer (Frankfurt), Rita Griebhaber, Gerald Häfner, Antje Hermenau, Ulrike Höfken, Dr. Manuel Kiper, Dr. Angelika Köster-Loßack, Steffi Lemke, Vera Lengsfeld, Dr. Helmut Lippelt, Oswald Metzger, Kerstin Müller (Köln), Cem Özdemir, Simone Probst, Dr. Jürgen Rochlitz, Halo Saibold, Rezzo Schlauch, Wolfgang Schmitt (Langenfeld), Waltraud Schoppe, Werner Schulz (Berlin), Marina Steindor, Christian Sterzing, Ludger Volmer, Helmut Wilhelm (Amberg), Margareta Wolf (Frankfurt) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### **Einstieg in eine ökologisch-soziale Steuerreform**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

#### **Eine ökologisch-soziale Steuerreform ist aus umwelt-, wirtschafts- und finanzpolitischen Gründen dringend erforderlich**

Es geht um den Aufbruch eines klassischen Industrielandes auf der Grundlage ökologischer Innovationen. Die Achtung der ökologischen Grundlagen ist eine wesentliche Voraussetzung für den künftigen ökonomischen Erfolg. Wer die ökologische und soziale Fehlsteuerung der Wirtschaft nicht länger hinnehmen will, muß mit der ökologischen Reform des Steuersystems beginnen. Wer die Zerstörung des Sozialstaats nicht will, muß im Rahmen eines sozial-ökologischen Gesellschaftsvertrages Solidarität neu begründen.

Unsere Gesellschaft lebt durch ihren hohen Ressourcen- und Energieverbrauch auf Kosten der Natur und damit auf Kosten zukünftiger Generationen. Das Ziel einer nachhaltigen und ökologischen Wirtschaftspolitik hat bislang nur unzureichend Eingang in die Politik gefunden. Umweltschutz wird immer noch als nachsorgende Umwelttechnik verstanden, welche die größten Schäden beheben soll. Alle technischen Umweltschutzbemühungen wurden stets vom Wachstum des Rohstoff- und Energieverbrauchs konterkariert. Die „End-of-pipe“-Stra-

ategie muß daher durch eine vorsorgende und integrierte Umweltpolitik ersetzt werden, die das Verursacherprinzip verwirklicht.

Für eine nachhaltige Lebensweise muß der exzessive, naturzerstörende Energie- und Rohstoffdurchsatz auf einen Bruchteil des heutigen Niveaus reduziert werden. Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen, zuletzt die Studie von PROGNOSE im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft, belegen, daß sich ohne eine Energiesteuer das auch von der Bundesregierung verfolgte Klimaschutzziel der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 25 % bis zum Jahre 2005 gegenüber 1990 nicht erreichen läßt. Verschiedene Untersuchungen zu den Wirkungen einer CO<sub>2</sub>-Energiesteuer gemäß dem Vorschlag der Kommission der Europäischen Union belegen weiterhin, daß diese einen Beitrag zur Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland in der Größenordnung von höchstens 15 Prozentpunkten leistet (siehe Schlußbericht der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“). Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) erwartet von seinem Vorschlag für die Einführung einer Energiesteuer – der erheblich höhere Steuersätze als der Vorschlag der EU-Kommission beinhaltet – eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahre 2005 gegenüber 1990 in der Größenordnung von 17 %. Die hier in Anlehnung an das DIW vorgeschlagenen Steuersätze sollten also nicht unterschritten werden.

Besonders augenfällig ist auch das derzeitige Mißverhältnis zwischen den Prognosen für ein weiteres Wachstum des Kraftfahrzeugbestandes und der Fahrleistungen einerseits und dem Ziel der Reduzierung der Schadstoffemissionen und Lärmbelästigungen durch den motorisierten Verkehr andererseits. Diesem Trend wird nicht einmal eine Energiesteuer Einhalt gebieten können, sondern hier sind – neben einer Umschichtung der Investitionsmittel vom Individual- zum öffentlichen Verkehr – zusätzliche fiskalische Lenkungsinstrumente notwendig.

Ein wesentliches Ziel – zu dem die Verteuerung natürlicher Ressourcen entscheidend beiträgt – ist die Herstellung langlebiger, reparatur- und recyclingfreundlicher Güter. Für entsprechende ökologische Lenkungseffekte sind wirksame Steuern und Abgaben vor allem in den zentralen Bereichen Energie und Verkehr notwendig.

Vorschläge für Gesamtkonzepte, die Besteuerungsvorschläge für die Bereiche Abfall, Landwirtschaft, Boden, Wasser und einzelner weiterer Schadstoffabgaben sowie Finanzierungsvorschläge für die Sanierung umweltpolitischer Altlasten beinhalten, sind noch in dieser Legislaturperiode zu erarbeiten.

Die Effizienz der Umweltpolitik wird durch eine wirksame ökologische Steuerreform deutlich erhöht. Die volkswirtschaftlichen Kosten des Umweltschutzes werden gesenkt, da Umweltschutzmaßnahmen an den kostengünstigsten Stellen umgesetzt werden. Es wird eine Effizienzrevolution bei der Nutzung der natürlichen Ressourcen eingeleitet. Vorsorgender, integrierter Umweltschutz wird gestärkt gegenüber der teuren und unpro-

duktiven End-of-pipe-Umwelttechnik und der nachträglichen „Reparatur“ von Umweltschäden. Verursacher- und Vorsorgeprinzip werden nicht nur proklamiert, sondern auch realisiert.

Ökologische Lenkungseffekte gehen von der Erhebung der Ökosteuern, von ordnungsrechtlichen Maßnahmen sowie von Investitionsprogrammen aus, die als zusätzlich beschleunigender Anreiz für einen ökologischen Umbau wirken. Die ökologische, aber auch die wirtschaftlich-technologische Struktur der Bundesrepublik Deutschland verlangt nach einem spürbaren Umsteigen in der Energie- und Verkehrspolitik. Nur mit den notwendigen Investitionsprogrammen etwa im Bereich der Photovoltaik kann es gelingen, Forschung, Produktion und Einsatz dieser zukunftsträchtigen Technologie in Deutschland dauerhaft zu verankern. Nur mit einem sofort beginnenden Investitionsschub für Schiene und ÖPNV kann es gelingen, die Mobilität auf der Straße weniger zwingend zu machen und die zusätzliche Kostenbelastung abzumildern. Privatleute und Betriebe, die in den ökologischen Umbau investieren, sollen gefördert und die Infrastruktur für eine umweltfreundliche Mobilität soll verbessert werden. Dadurch werden schnell und spürbar Arbeitsplätze geschaffen und die technologische Entwicklung vorangetrieben.

In Deutschland gibt es heute eine Innovations- und Strukturkrise. Die Einführung von Umweltsteuern wird einen Impuls für einen beschleunigten Strukturwandel, für einen Innovationsschub sowie für neue Produktionszweige und zukunftsfähige Arbeitsplätze geben. Der ökologische Strukturwandel führt zu neuen Produktionszweigen, stärkt vorhandene Branchen, stabilisiert Arbeitsplätze und wirkt in hohem Maße arbeitsplatzschaffend. Die Energiewende wird durch die Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung Konversionsmöglichkeiten für die Automobilindustrie bieten. Die Erzeugung von Energie aus regenerativen Energieträgern wird gerade mittelständischen Unternehmen große Marktchancen eröffnen. Auch im Ausbau des öffentlichen Verkehrs liegen enorme Beschäftigungspotentiale, etwa für die Bau- und Stahlindustrie. Die Wettbewerbsfähigkeit arbeitsintensiver und innovativer Branchen wie der Umwelttechnik wird gestärkt. Nach Angaben der OECD werden das Marktvolumen für Umweltschutzgüter auf dem Weltmarkt für das Jahr 2000 auf 450 Mrd. DM und die jährlichen Wachstumsraten auf 5 bis 6 % geschätzt. Dabei beträgt allein der Investitionsbedarf im Umweltbereich in Mittel- und Osteuropa bis 2010 nach einer neuen Untersuchung des Ifo Instituts für Wirtschaftsforschung 250 Mrd. DM. Deutschland hat bei der Umwelttechnik einen Welthandelsanteil von 21 % und ist damit seit 1989 vor den USA, Japan und Italien Exportweltmeister.

Eine ökologische Steuerreform schafft daher die Voraussetzungen nicht nur für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, sondern auch für langfristigen ökonomischen Erfolg.

Energieintensive Branchen haben bei einer ökologisch-sozialen Steuerreform Mehrbelastungen zu erwarten. Das ist dann besonders problematisch, wenn die Steuerreform im nationalen

Alleingang erfolgt, weil in diesem Fall ausländische Produzentinnen und Produzenten Wettbewerbsvorteile erhalten. Für besonders betroffene Branchen und Regionen sind daher während einer Übergangszeit Anpassungshilfen bereitzustellen.

Das bestehende Steuer- und Abgabensystem fördert Umweltzerstörung und Arbeitsplatzvernichtung. Über zwei Drittel der Einnahmen von Bund und Ländern werden über die Belastung des Faktors Arbeit gewonnen. Durch eine umfassende Reform muß das Steuer- und Abgabensystem in eine umwelt- und arbeitsplatzerhaltende Richtung umgestaltet werden, indem Arbeit steuerlich entlastet und Ressourcen- und Energieverbrauch belastet werden. Aus dem Ökosteuer-Aufkommen sollen in den ersten Jahren die Bundeszuschüsse an die Bundesanstalt für Arbeit und an die Rentenversicherung erhöht werden. Damit können die Beitragssätze entsprechend gesenkt werden. Mittelfristig ist eine grundlegende Reform des Steuersystems, insbesondere der Einkommen- und der Unternehmensteuern oder eine EU-weite Senkung der Mehrwertsteuer zu erwägen.

Eine ökologisch-soziale Steuerreform strebt nicht nur die Einführung neuer Umweltsteuern ein. Sie schließt auch die Veränderung und Überprüfung bestehender Abgaben und Staatsausgaben ein. Ökologisch schädliche staatliche Investitionen, Finanzhilfen, Steuererleichterungen und rechtliche Regelungen müssen zeitgleich an die umweltpolitischen Herausforderungen angepaßt werden.

Die soziale Gerechtigkeit der ökologischen Steuerreform ist zu gewährleisten. Verteilungspolitisch darf eine ökologische Steuerreform nicht zu einer Umverteilung zugunsten von besser Verdienenden oder zu einer generellen zusätzlichen Belastung geringerer Einkommen führen. Deshalb müssen Sozialtransfers wie Sozialhilfe, Wohngeld und Renten an die durch die Ökosteuern steigenden Lebenshaltungskosten angepaßt werden. Ein ökologisches Steuersystem soll diejenigen belohnen, die umweltschonend handeln und diejenigen belasten, die die Umwelt schädigen. Verlierer dieser Transformation des Steuer- und Abgabensystems werden alle sein, die an umweltschädlichen Gewohnheiten festhalten. Gewinner hingegen werden diejenigen sein, die umweltfreundliche Alternativen produzieren oder nutzen.

Die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen einer ökologisch-sozialen Steuerreform sind durch unabhängige Expertengremien – etwa dem Rat von Sachverständigen für Umweltfragen und dem Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung – systematisch zu beobachten. Die jährlich der Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag vorzulegenden Wirkungsanalysen sind als Grundlage für etwaige Korrekturen des hier festgeschriebenen Zielkorridors für die Steuersätze der Ökosteuern zu verwenden. Auf diese Weise kann die Reversibilität und die Anpassung an sich ändernde Rahmenbedingungen gewährleistet werden.

### **Selbstverpflichtungen sind keine Alternative zum Einstieg in eine ökologisch-soziale Steuerreform**

Seitens der Unternehmen und ihrer Verbände wird auf die Strategie der freiwilligen Selbstverpflichtungen gesetzt. So hat beispielsweise die Automobilindustrie im März 1995 die Selbstverpflichtung angekündigt, den Durchschnittsverbrauch der Neuwagen bis zum Jahre 2005 auf 5,9 Liter zu senken. Gegenüber 1990 sei dies eine Senkung des durchschnittlichen Treibstoffverbrauchs um 25 % und damit ein hinreichender – ordnungs- und steuerpolitische Maßnahmen überflüssig machender – Beitrag zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Selbstverpflichtungen der Industrie sind zwar begrüßenswert, aber aus folgenden Gründen kein Ersatz für eine ökologisch-soziale Steuerreform:

- Erstens besteht die Gefahr, daß Einsparungen am spezifischen Ressourcenverbrauch durch Wachstum der Produktion bzw. des Konsums überkompensiert werden. So wird beispielsweise die von der Automobilindustrie in Aussicht gestellte Reduzierung des Treibstoffverbrauchs der Fahrzeuge durch eine Erhöhung des Fahrzeugbestandes und der Fahrleistung konterkariert werden – und auf die Fahrleistung hat die Automobilindustrie naturgemäß keinen Einfluß.
- In Zeiten der internationalen Arbeitsteilung ist es zweitens völlig unzureichend, wenn nur der Treibstoffverbrauch der inländisch produzierten Fahrzeuge reduziert wird. 1994 wurden etwa 50 % der in Deutschland produzierten fabrikneuen Kraftfahrzeuge exportiert und etwa 33 % der erstmals zugelassenen, neuen Fahrzeuge importiert. Gerade wenn die deutsche Automobilindustrie der Auffassung ist, einen Vorsprung bei der Produktion verbrauchsarmer Fahrzeuge zu haben oder gewinnen zu können, sollte sie an einer Treibstoffpreiserhöhung interessiert sein, weil ihr dies Wettbewerbsvorteile verschaffen wird.
- Ein Verband verfügt drittens nicht über hinreichende Sanktionsmöglichkeiten, um eine allgemeine Selbstverpflichtung nach innen, gegenüber den Mitgliedsunternehmen, durchzusetzen. Wenn einzelne Unternehmen sich nicht an diese Selbstverpflichtungen halten, haben sie kurzfristig Kosten- und Wettbewerbsvorteile. Für die Mitgliedsunternehmen dürfte also die Versuchung groß sein, sich bei der Realisierung der Selbstverpflichtung zurückzuhalten. Überzeugende Konzepte zur Realisierung der Selbstverpflichtung – für ein sog. Monitoring – ist die Industrie bislang schuldig geblieben.
- Viertens kann mit einer Selbstverpflichtung nicht das Verursacherprinzip realisiert werden, denn das Verursacherprinzip gebietet die Anlastung der Folgekosten der Produktion und des Konsums bei den Unternehmen und Verbraucherinnen bzw. Verbrauchern. Selbst bei einer Erfüllung der in Selbstverpflichtungen angestrebten Umweltziele würde keine Korrektur der Preise von Produktionsfaktoren und Gütern erfolgen. Wiederum am Beispiel der Automobilindustrie heißt

dies konkret, daß im Falle ohne Erhebung von Ökosteuern der Treibstoffpreis die ökologischen Folgekosten weiterhin nicht enthält und zu gering ist. Zudem werden bei einem Verzicht auf eine ökologisch-soziale Steuerreform Chancen zur Reduzierung der Abgabebelastung des Faktors Arbeit nicht genutzt.

Aus diesen Gründen reichen Selbstverpflichtungen nicht aus und sind staatliche Maßnahmen – die neben der ökologischen Besteuerung auch Sanktionen für Umweltsünderinnen und Umweltsünder bzw. Steuerhinterzieherinnen und Steuerhinterzieher beinhalten – unverzichtbar.

### **Für eine nationale Initiative beim Einstieg in eine ökologisch-soziale Steuerreform**

Der notwendige Einstieg in die ökologische Steuerreform kann nicht von einem Gleichschritt in der EU, der OECD oder gar weltweit abhängig gemacht werden. Zwar wäre ein international gemeinsames Vorgehen bei der Energiebesteuerung nicht nur aus Gründen des Schutzes des Wirtschaftsstandorts Deutschland, sondern auch aus umweltpolitischen Gründen weitaus besser als einzelne nationale Initiativen. Da ein gemeinsames Vorgehen bei der Energiebesteuerung in der Europäischen Union mit dem neuen Richtlinienentwurf der EU-Kommission [KOM (95) 172 endg.] und dem Scheitern der Verhandlungen beim Treffen der Finanzminister (ECOFIN) im Herbst 1995 in weite Ferne gerückt ist, sind die Nachteile und Gefahren einer nationalen Energiesteuer abzuwägen gegen ihre Vorteile und Chancen. Hierbei zeigt sich, daß aus umwelt- und wirtschaftspolitischen Gründen ein Einstieg in eine CO<sub>2</sub>-Energiesteuer im Rahmen einer deutschen Initiative unverzichtbar ist.

EU-weit sind die Aktivitäten neben dem Hinwirken auf eine gemeinschaftsweite Energiebesteuerung auf die Abschaffung der Steuerbefreiung auf Kerosin, Schifffahrtbetriebsstoffe und den Eigenverbrauch der Raffinerien sowie die Erhöhung der Mindeststeuersätze auf Treibstoffe zu konzentrieren.

Die Einführung einer Energiesteuer in Deutschland wäre bereits heute kein nationaler Alleingang mehr. Die Diskussion über die Energiesteuer in den Ländern der EU ist z. T. schon erheblich weiter als in der Bundesrepublik Deutschland. In den meisten skandinavischen Ländern existieren bereits Energie- bzw. CO<sub>2</sub>-Steuern. Besonders hervorzuheben ist, daß es in Dänemark bereits seit 1992 eine CO<sub>2</sub>-Steuer gibt. Zwar wurden dort zunächst zahlreiche Erstattungen bei Energiesparmaßnahmen und Ausnahmeregelungen eingeführt, neuere Bestrebungen gehen jedoch in Richtung auf eine volle Einbeziehung auch der Industrie in die Energiebesteuerung. In Großbritannien wird seit 1994 die Mineralölsteuer jährlich um 5 % erhöht.

Die Bundesregierung hat ihren internationalen Einfluß bisher dazu genutzt, um im Inland eine Entscheidung für eine ökologische und nachhaltige Wirtschaftspolitik zu verhindern. Es sind alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Ökosteuerreform

auch auf europäischer und internationaler Ebene voranzutreiben. Mit dem vorliegenden, bereits auf EU-Kompatibilität angelegten Vorschlag kann dazu ein wichtiger Beitrag geleistet werden.

Der Deutsche Bundestag möge beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag spätestens zum 1. April 1996 einen Gesetzentwurf zur Einführung einer ökologisch-sozialen Steuerreform mit folgenden Regelungen vorzulegen:

#### **A. Erhebung einer Energiesteuer auf den Energiegehalt und CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Es wird gemäß dem Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 13/3067) eine Energiesteuer auf fossile Energieträger und Atomenergie eingeführt. Sie ist als CO<sub>2</sub>-Energiesteuer zu je 50 % auf Energiegehalt und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie mit einem Gefährdungszuschlag auf Atomenergie auszugestalten (siehe Anlage 1 a). Regenerative Energieträger und die nicht-energetische Verwendung von Energieträgern werden im Rahmen der Energiebesteuerung nicht belastet. Die Energiesteuer ist als Primärenergiesteuer oder primärenergienahe Steuer zu erheben, um auf jeder Verarbeitungs- und Umwandlungsebene Anreize zum sparsamen Umgang mit Energie zu setzen. Auch in der Elektrizitätswirtschaft werden die eingesetzten Energieträger besteuert (siehe Anlage 1 b).

Der Eingangssteuersatz der CO<sub>2</sub>-Energiesteuer wird so bemessen, daß der Strompreis trotz des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum Kohlepfennig nicht sinkt. Er beträgt im Durchschnitt 1,30 DM/GJ. In den Folgejahren wird der Grundpreis der Energieträger (zuzüglich Energiesteuerbelastung) jedes Jahr um 7 % erhöht. Der Grundpreis ist gemäß dem Gutachten des DIW im Auftrag von Greenpeace 1994 zu definieren und beträgt 9 DM/GJ.

#### **B. Umweltsteuern im Verkehrsbereich**

Zusätzlich zur Energiesteuer sind aufgrund der besonders hohen Folgekosten des motorisierten Verkehrs und zur Begrenzung der ohne Steuerreform erwarteten Zuwächse im Personen- und Güterverkehr weitere Ökosteuern zu erheben:

- (1) Ökosteuerbedingte Treibstoffpreiserhöhung um 50 Pf/l in 1996 und um 30 Pf/l in den Folgejahren. Die Preiserhöhung schließt Energiesteuer, Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer ein; die explizite Mineralölsteuererhöhung im Verkehr in 1996 beträgt 39 Pf/l.
- (2) Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen.
- (3) Einbeziehung der bislang steuerbefreiten Flug- und Schifffahrtbetriebsstoffe in den Erhöhungspfad der Mineralölsteuer.

- (4) Der Schienenverkehr wird von der Erhöhung der Mineralölsteuer sowie von der bestehenden Mineralölsteuer im Verkehrsbereich ausgenommen.
- (5) Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Kurzfristig sollte ersatzweise der Preis für die Lkw-Vignette in zwei Schritten verdreifacht werden.

### **C. Abbau ökologisch schädlicher Subventionen**

- (1) Angleichung des ermäßigten Mineralölsteuersatzes für Diesel an den Steuersatz auf bleifreies Benzin.
- (2) Abschaffung der Steuerbefreiung für Kerosin, Schifffahrtbetriebsstoffe und für das sog. Herstellerprivileg (Eigenverbrauch der Raffinerien) innerhalb der Mineralölbesteuerung.
- (3) Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung für Fahrzeuge und Schiffe von Behörden und der Bundeswehr.
- (4) Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale bei Absenkung des Pauschsatzes zunächst auf 50 Pf/km und schrittweise auf 20 Pf/km.
- (5) Abbau der Subventionen für den deutschen Steinkohlebergbau.
- (6) Kürzung von Mitteln aus dem Bundesfernstraßenbau.
- (7) Überprüfung der Wirtschaftsförderungsleistungen an die neuen Bundesländer auf ihre ökologischen Auswirkungen und zukünftige Koppelung der Leistungen an die Umweltverträglichkeit der geförderten Projekte.

### **D. Leitlinien für die Aufkommensverwendung**

Der überwiegende Teil des Aufkommens aus Ökosteuern und dem Abbau ökologisch schädlicher Subventionen soll durch eine Senkung anderer Steuern und Abgaben zurückgegeben werden. Unterlassener Umweltschutz kommt teuer zu stehen. Ausgabenprogramme für den ökologischen Umbau sind somit auch eine Entschuldung in der Zukunft. Die ideologisch überfrachtete Diskussion um die Staatsquote ignoriert diese Zusammenhänge völlig. Es ist daher sinnvoll, einen Teil des Aufkommens der Ökosteuer für ökologische Investitionsprogramme zu verwenden. Sie müssen allerdings so angelegt sein, daß sie nicht zu Dauersubventionen werden. Deswegen sind sie so angelegt, daß sie glockenförmig verlaufen – die maximale Fördersumme sollte also erst nach einigen Jahre bereitgestellt werden – und nach 15 Jahren auslaufen. Für einen internationalen Klimafonds und den sozialen Ausgleich sind jedoch dauerhaft Mittel zur Verfügung zu stellen.

Bei der Verwendung des Aufkommens aus Ökosteuern sind folgende Aufgaben zu berücksichtigen:

- Grundlegende Reform der Einkommen- und Unternehmenbesteuerung, Senkung der Sozialversicherungsbeiträge sowie Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen;
- Sozialer Ausgleich;
- Förderprogramme für eine nationale Energie- und Verkehrswende;
- Mittel für einen internationalen Klimafonds;
- Anpassungshilfen für besonders betroffene Branchen und Regionen;
- Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der Länder und Gemeindefinanzen.

#### **E. Grundlegende Reform der Einkommen- und Unternehmenssteuern und Senkung der Sozialversicherungsbeiträge**

In den ersten Jahren sind alle für die Senkung anderer Abgaben zur Verfügung stehenden Mittel zur gleichmäßigen Senkung der Arbeitnehmer/Arbeitnehmerinnen- und Arbeitgeber/Arbeitgeberinnenbeiträge zur Sozialversicherung zu verwenden. Bei der Arbeitslosenversicherung sollen mittelfristig die gesamten Ausgaben für die aktive Arbeitsmarktpolitik steuerfinanziert werden. Bezüglich der Rentenversicherung sprechen insbesondere verteilungspolitische Argumente für die Erhöhung des Bundeszuschusses. Im Jahre 2005 können die Beitragssätze zur Sozialversicherung um sechs Prozentpunkte gesenkt werden.

Mit einer grundlegenden Einkommen- und Unternehmensteuerreform ist 1998 zu beginnen. Im Jahre 1998 beträgt das Entlastungsvolumen 15 Mrd. DM und im Jahre 2005 stehen 102 Mrd. DM zur Verfügung. Die Gestaltung der Einkommensteuerreform ist an den Leitbildern „Entlastung unterer und mittlerer Einkommensschichten“, „Steuervereinfachung“ und „Senkung der steuerlichen Belastung des Faktors Arbeit“ auszurichten.

Bei der Unternehmensteuerreform ist analog zur Einkommensteuerreform ein Gesamtpaket zu entwickeln, das zwar einen Ausgleich für die Mehrbelastungen durch Ökosteuern schafft, jedoch insgesamt zu einer stärkeren Belastung hoher Einkommen und Gewinne der Großunternehmen führt. Ziel ist eine Entlastung der klein- und mittelständischen Unternehmen, eine Belastung der Großunternehmen, der Abbau unberechtigter Steuervergünstigungen sowie eine Steuervereinfachung. Die Körperschaftsteuerreform ist passend zu der Reform der Einkommensteuer vorzunehmen, um eine gleichmäßige steuerliche Behandlung von Personenunternehmen (die der Einkommensteuer unterliegen) und Körperschaften (die der Körperschaftsteuer unterliegen) zu gewährleisten.

#### **F. Sozialer Ausgleich**

Nicht alle Bürgerinnen und Bürger profitieren von einer Senkung der Sozialversicherungsbeiträge bzw. direkten Steuern. Für die Gruppe derjenigen, die diese Abgaben mangels Einkommen und

Erwerbstätigkeit nicht entrichten, wird eine Aufstockung der sozialen Transferleistungen vorgeschlagen, die die ökosteuerbedingten Preiserhöhungen auffängt. Insbesondere ist eine Erhöhung des Wohngeldes, der Sozialhilfe-Regelsätze sowie der Renten erforderlich. Bei den Renten erfolgt zwar eine gewisse Anpassung durch ihre Koppelung an die steigenden Nettoeinkommen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, trotzdem sind für einkommensschwache Rentnerinnen und Rentner gemäß dem Leitbild des vollen Ausgleichs der ökosteuerbedingten Mehrausgaben zusätzliche Rentenerhöhungen vorzusehen.

#### **G. Förderprogramm für eine Energiewende**

Für die Erreichung des Klimaschutzziels bedarf es der Kombination einer Energiesteuer einerseits mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen (Reform des Energiewirtschaftsrechts, des Stromspeisungsgesetzes, der Wärmeschutzverordnung sowie Einführung einer Wärmenutzungsverordnung) und andererseits mit einer Anschubfinanzierung des Energiesparens, der rationellen Energieverwendung und regenerativer Energieträger. Im Rahmen eines Förderprogramms Energiewende werden über 15 Jahre bis zu 7 Mrd. DM bereitgestellt.

Zusätzlich sind Mittel für einen internationalen Klimafonds bereitzustellen.

#### **H. Förderprogramm für eine Verkehrswende**

Im Zielhorizont bis zum Jahre 2010 wird im Personenverkehr eine Verlagerung von +190 % auf Bahn und Bus (–40 % beim Pkw- und Flugverkehr) und im Güterverkehr von +110 % auf Schiene und Schiff (–40 % auf der Straße) angestrebt. Zu diesem Zweck ist die durch die Erhebung von Ökosteuern eingeleitete Verkehrswende durch ein Investitionsprogramm zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen. Im Rahmen des Förderprogramms für eine Verkehrswende werden über 15 Jahre Mittel von bis zu 21 Mrd. DM pro Jahr bereitgestellt.

#### **I. Anpassungshilfen für besonders betroffene Branchen und Regionen**

Im Fall eines nicht mindestens EU-weit abgestimmten Vorgehens sind für besonders betroffene energieintensive Branchen und Regionen Umstellungshilfen zu gewähren, damit Wettbewerbsnachteile gegenüber Nachbarländern abgemildert werden. Für diese Zwecke sind bis zu 10 Mrd. DM pro Jahr bereitzustellen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag Vorschläge für eine konkrete Ausgestaltung von Förderinstrumenten für besonders betroffene Branchen und Regionen zur Entscheidung vorzulegen.

Vorstellbar ist beispielsweise, energieintensiven Industrien eine teilweise Verrechenbarkeit von Energiesparinvestitionen mit der Energiesteuerschuld zu gewähren. Eine vollständige und bedin-

gungslose Befreiung von der Energiesteuer ist jedoch entschieden abzulehnen.

#### **J. Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der Länder- und Gemeindefinanzen**

Länder und Gemeinden dürfen durch die ökologisch-soziale Steuerreform hinsichtlich Finanzausstattung und Kompetenzen nicht schlechter gestellt werden. Besonders offensichtlich ist die Notwendigkeit von Ausgleichszahlungen bei einer Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer, die bislang den Ländern zugeflossen ist. Wichtig ist jedoch nicht nur, daß den Ländern und Gemeinden für die von ihnen übernommenen Aufgaben hinreichend Mittel zur Verfügung stehen, eine entscheidende Bedeutung kommt auch der Verfügbarkeit eigenständiger Einnahmequellen zu. Gegebenenfalls sind Ländern und Gemeinden durch eine Änderung der Finanzverfassung eigenständige Handlungsspielräume bei der Erhebung von Umweltabgaben einzuräumen.

#### **K. Internationale Aktivitäten für eine ökologische Steuerreform**

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich auf internationaler Ebene für Fortschritte bei der ökologisch-sozialen Steuerreform einzusetzen. Besonders wichtig sind:

- Einführung einer Energiesteuer in den Ländern der Europäischen Union;
- Aufhebung der rechtlichen Beschränkungen bei der Einführung von Ökosteuern und dem Abbau ökologisch schädlicher Subventionen. Dies gilt insbesondere für die Richtlinie 92/81/EWG, die derzeit die Besteuerung der Flug- und Schifffahrtbetriebsstoffe sowie des Eigenverbrauchs der Raffinerien verbietet;
- Anhebung der Mindeststeuersätze auf Mineralöle in der Europäischen Union;
- Aufhebung der rechtlichen Beschränkungen für die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe;
- bei Kooperationen mit osteuropäischen Ländern, insbesondere im Rahmen von Hilfestellungen beim Aufbau eines modernen Steuersystems ist darauf hinzuwirken, daß Ökosteuern von vornherein eine tragende Säule des Steuersystems werden.

#### **L. Wissenschaftliche Begutachtung und Berichterstattungspflicht der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen**

Die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Steuerreform sind durch geeignete Expertengremien zu beobachten. Auf dieser Grundlage sollen Empfehlungen für etwaige Korrekturen der Steuersatzpfade und Verwendungsoptionen der Ökosteuern ausgesprochen werden.

Die Bundesregierung legt diesen Bericht dem Deutschen Bundestag vor und unterbreitet ggf. Vorschläge für geplante Änderungen bei der ökologisch-sozialen Steuerreform.

Die Analyse und Berichterstattung soll sich auf folgenden Daten und Entwicklungen beziehen:

- ökologische Lenkungseffekte, insbesondere der Wirkung der ökologisch-sozialen Steuerreform auf den Energieverbrauch, auf die energiebedingten Schadstoffemissionen, das Verkehrsaufkommen und Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger;
- branchenspezifische Belastungswirkungen (Bilanz der Be- und Entlastungen durch die ökologisch-soziale Steuerreform) und Wirkungen auf Wettbewerbsfähigkeit;
- Beschäftigungswirkungen;
- Belastungswirkungen für die alternativen Einkommenschichten der privaten Haushalte (Bilanz der Be- und Entlastungen durch die ökologisch-soziale Steuerreform);
- Entwicklung der Weltmarktpreise für fossile Energieträger;
- Entwicklung der ökologischen Besteuerung insbesondere in den europäischen Ländern.

Des Weiteren wird die Bundesregierung aufgefordert, jährlich einen Rechenschaftsbericht über die Verwendung des Aufkommens vorzulegen.

Bonn, den 17. Januar 1996

**Rainer Steenblock**

**Andrea Fischer (Berlin)**

**Kristin Heyne**

**Michael Hustedt**

**Christine Scheel**

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**

**Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)**

**Gila Altmann (Aurich)**

**Marieluise Beck (Bremen)**

**Angelika Beer**

**Matthias Berninger**

**Franziska Eichstädt-Bohlig**

**Uschi Eid**

**Rita Gießhaber**

**Gerald Häfner**

**Antje Hermenau**

**Ulrike Höfken**

**Dr. Manuel Kiper**

**Dr. Angelika Köster-Loßack**

**Steffi Lemke**

**Vera Lengsfeld**

**Dr. Helmut Lippelt**

**Oswald Metzger**

**Cem Özdemir**

**Simone Probst**

**Dr. Jürgen Rochlitz**

**Halo Saibold**

**Rezzo Schlauch,**

**Wolfgang Schmitt (Langenfeld)**

**Waltraud Schoppe**

**Werner Schulz (Berlin)**

**Marina Steindor**

**Christian Sterzing**

**Ludger Volmer**

**Helmut Wilhelm (Amberg)**

**Margareta Wolf (Frankfurt)**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln)  
und Fraktion**

## Begründung

### A. Erhebung einer Primärenergiesteuer auf den Energiegehalt und CO<sub>2</sub>-Emissionen

Besteuert werden fossile Brennstoffe und Atomenergie

Es wird eine Primärenergiesteuer auf fossile Energieträger und Atomenergie eingeführt. Die Energiesteuer sollte auf der ersten – bzw. einer möglichst frühen – Handelsebene, d. h. bei den Förderstellen oder Importeuren, erhoben werden. Nur auf diese Weise werden auch auf jeder Umwandlungs- und Verarbeitungsebene Anreize zum sparsamen Umgang gegeben.

Zu 50 % wird die Primärenergiesteuer auf den Energiegehalt und zu 50 % nach den bei der Verbrennung entstehenden Emissionen des Treibhausgases Kohlendioxid bemessen. Bei der Atomenergie wird ein Gefährdungszuschlag erhoben. Erneuerbare Energieträger (mit Ausnahme von Wasserkraftanlagen mit einer installierten Generatorleistung über 10 Megawatt) sowie die Verwendung von Mineralöl im Rahmen der nicht-energetischen Nutzung werden nicht besteuert.

Für die gemischte Bemessungsgrundlage einer CO<sub>2</sub>-Energiesteuer sprechen zwei Gründe:

Zum einen müssen die heutigen Generationen – besonders in den Industrieländern – sparsam mit den erschöpfbaren natürlichen Ressourcen umgehen und den Energieverbrauch reduzieren. Dieses Argument spricht zunächst tendenziell für eine reine Energiesteuer auf den Energiegehalt. Hinzu kommt jedoch, daß die energiebedingten Schadstoffemissionen durch die Nutzung fossiler Energieträger für zahlreiche Schäden an Natur und Gesundheit verantwortlich sind. So tragen die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu 50 % zum Treibhauseffekt bei. Schwefel- und Stickoxidemissionen verursachen Wald- und Gebäudeschäden, Benzol und Ruß sind krebserregend. Die verschiedenen Energieträger verursachen nun sehr unterschiedliche Emissionen pro Einheit Energieerzeugung. Dies gilt für den klimapolitisch bedeutendsten Schadstoff CO<sub>2</sub> ebenso wie für weitere energiebedingte Schadstoffemissionen wie Stick- und Schwefeloxide. Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Einheit Energiegehalt sind z. B. bei Braunkohle doppelt so hoch wie bei Erdgas, die Werte für die meisten anderen Energieträger liegen dazwischen. Eine teilweise Bemessung der Energiesteuer nach den CO<sub>2</sub>-Emissionen – wie in diesem Vorschlag in Anlehnung an den Richtlinienentwurf der Kommission der Europäischen Union vorgesehen – bildet neben den unterschiedlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch eine Gesamtbilanz der relevanten energiebedingten Schadstoffe gut ab. So ist Erdgas nicht nur hinsichtlich CO<sub>2</sub>, sondern auch hinsichtlich Stick- und Schwefeloxiden günstiger als andere fossile Energieträger. Dieser Effekt wird durch höhere Methanemissionen des Erdgases abgeschwächt, aber nicht aufgehoben (siehe Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“, 3. Bericht 1990, Bd. 2).

Unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes ist es hingegen bedenklich, die Steinkohle gegenüber der Braunkohle pro Einheit Energiegehalt geringer zu belasten, da der deutsche Steinkohlebergbau durch den Untertagebau mit erheblichen Methanemissionen (Grubengas) verbunden ist. Es ist daher zu erwägen, den Steuersatz auf Steinkohle an den Steuersatz auf Braunkohle zu koppeln.

Nicht zuletzt ist die gemischte Bemessungsgrundlage auch vorteilhaft für ein einheitliches Vorgehen in der Europäischen Union. Die Europäische Kommission betont in ihrem im Mai 1995 vorgelegten neuen Entwurf [KOM (95) 172 endg.] für eine Richtlinie zur Einführung einer CO<sub>2</sub>-Energiesteuer, daß ab dem 1. Januar 2000 eine EU-weit einheitliche Steuer gelten soll. Bis dahin ist es um so notwendiger, daß einzelne europäische Länder mit gutem Beispiel vorangehen. Ein deutscher Alleingang, der auf der von der Europäischen Union vorgeschlagenen Bemessungsgrundlage basiert, hat die besten Chancen, Nachahmer zu finden und eine dauerhaft mit Europäischem Recht vereinbare Lösung zu bleiben.

Steuersatzbestimmung: Strom darf nicht billiger werden

1996 fällt der als verfassungswidrig erklärte Kohlepfennig weg, der als 8,5%iger Aufschlag auf die Stromrechnung erhoben wurde und der Finanzierung des deutschen Steinkohlebergbaus diente. Um die bereits von einigen Energieversorgungsunternehmen für 1996 angekündigte Strompreissenkung zu verhindern, wird als Eingangssteuersatz für fossile Energieträger ein durchschnittlicher Steuersatz von 1,30 DM/GJ und für Atomenergie ein Satz von 2,00 DM/GJ erhoben.

Zwei weitere Kriterien soll der Steuersatzpfad der Energiesteuer erfüllen:

Erstens sollte mit dem vorgeschlagenen Steuersatzpfad das Klimaschutzziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der Basis des Jahres 1990 bis zum Jahre 2005 um 25 % zu reduzieren, erreichbar sein. Mit dem vom DIW und Greenpeace 1994 vorgeschlagenen Modell für eine Energiesteuer wird eine Energieeinsparung von 23,5 % gegenüber 1987 und 20,9 % gegenüber 1990 erreicht, das Klimaschutzziel wird also nicht erreicht. Bei den hier vorgeschlagenen Modifikationen (insbesondere der zusätzlichen Erhöhung der Mineralölsteuer im Verkehrsbereich und den Förderprogrammen für eine Energie- und Verkehrswende) ist damit zu rechnen, daß es erreicht wird.

Zweitens ist zur Vermeidung von Strukturbrüchen und übermäßigen Anpassungshärten eine anfangs relativ geringe Belastung für Unternehmen und Haushalte geboten.

Unter Abwägung der angestrebten Emissionsminderungsziele und der Verträglichkeit für Industrie und Verbraucherinnen bzw. Verbraucher wird daher eine jährliche Verteuerung des Grundpreises fossiler Energieträger um durchschnittlich 7 % pro Jahr vorgeschlagen (Erdgas wird aufgrund relativ geringer CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend schwächer, Kohle aufgrund hoher CO<sub>2</sub>-Emissionen entsprechend stärker belastet). So wird ein be-

rechenbarer Rahmen für Investitionsentscheidungen in der Industrie und in den Haushalten gesetzt.

Die aus einer durchschnittlich 7%igen Erhöhung der Grundpreise der Energieträger resultierende Erhöhung der Endverbraucherpreise ist moderat (für die folgenden Angaben siehe Anlage 3). Im ersten Jahr der Einführung einer Energiesteuer steigt (jeweils inklusive Mehrwertsteuer) der Benzinpreis um 5 Pf/l (3 %), Heizöl um 5 Pf/m<sup>3</sup> (12 %), Erdgas um 4 Pf/m<sup>3</sup> (8 %). Der Strompreis steigt durchschnittlich um knapp 2 Pf/kWh. Da im Kraftwerksbereich eine Primärenergiesteuer vorgesehen ist, sind die tatsächlichen Kostenerhöhungen in der Elektrizitätswirtschaft von den eingesetzten Brennstoffen und den kraftwerksindividuellen Wirkungsgraden abhängig. Durch den Wegfall des Kohlepennings zum 1. Januar 1996 würde der durchschnittliche Strompreis bei Einführung einer Energiesteuer im Jahre 1996 konstant bleiben.

Nach zehn Besteuerungsjahren führt die Energiesteuer (bei voller Überwälzung) zu einer Preiserhöhung von Heizöl um 42 Pf/l, von Erdgas um 34 Pf/m<sup>3</sup>, von Braunkohle um 13,34 DM/Zentner und von Steinkohle um 15,99 DM/Zentner. Der durchschnittliche Strompreis würde um 15 Pf/kWh steigen. Der Benzinpreis erreicht durch die zusätzliche Erhöhung der Mineralölsteuer innerhalb von zehn Jahren ein Niveau von 4,70 DM.

Für eine Schätzung des Aufkommens können die Berechnungen des DIW verwendet werden, welches als Bemessungsgrundlage jedoch ausschließlich eine Energiesteuer auf den Energiegehalt zugrunde legt. Aufgrund der zwei in diesem Antrag vorgenommenen Modifikationen (gemischte CO<sub>2</sub>-Energiesteuer und zusätzliche Erhöhung der Mineralölsteuer) wurden die Aufkommenschätzungen entsprechend angepaßt. Im ersten Jahr ist ein Aufkommen von 18 Mrd. DM zu erwarten, nach zehn Jahren steigt es auf 111 Mrd. DM an (siehe Anlage 2).

Nur ein Aufkommenspfad in dieser Größenordnung liefert – in Verbindung mit der Mineralölsteuererhöhung, den Förderprogrammen für eine Energie- und Verkehrswende sowie weiterer energiepolitischer Maßnahmen – die Voraussetzung dafür, daß das Klimaschutzziel der Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 25 % bis zum Jahre 2005 gegenüber 1990 erreicht werden kann (siehe Anlage 2). Erheblich geringere Steuersätze einer Energiesteuer sind daher nicht ausreichend.

#### Sofortausstieg aus der Atomenergie

Eine Energiewende ist ohne Ausstieg aus der Atomenergie nicht möglich. Dieser Ausstieg muß politisch durchgesetzt werden. Die Kosten dafür müssen von den Energieversorgungsunternehmen getragen werden.

Eine Energiesteuer ist zwar nicht das geeignete Mittel, den Ausstieg aus der Atomenergie herbeizuführen. Der Festsetzung eines Steuersatzes kommt vor diesem Hintergrund keine große Bedeutung zu. Gleichwohl darf eine Energiesteuer in der Übergangszeit nicht dazu führen, daß Atomenergie gegenüber an-

deren Energieträgern verbilligt wird. Atomenergie ist deshalb mit einer Endenergiesteuer mit einem Einführungssatz von 2 DM/GJ zu belasten. Dieser Satz ist mit dem Faktor „1/Wirkungsgrad“ kraftwerksindividuell zu gewichten, um trotz der Erhebung als Endenergiesteuer eine Belastung in Form einer Primärenergiesteuer zu simulieren.

## **B. Umweltsteuern im Verkehrsbereich**

Die – auch auf Mineralöl erhobene – Energiesteuer führt nur zu relativ geringen Benzinpreiserhöhungen. Im ersten Jahr führt die hier vorgeschlagene CO<sub>2</sub>-Energiesteuer von durchschnittlich 1,30 DM/GJ lediglich zu einer Benzinpreiserhöhung von 5 Pf/l, nach zehn Jahren sind es 37 Pf/l (incl. Mehrwertsteuer). Diese Preiswirkung der Energiesteuer ist zu gering, um die externen Folgekosten des motorisierten Verkehrs den Verursachern anzulasten und um nennenswerte Umstiegsanreize zu setzen.

Die anhaltende Zunahme vor allem des motorisierten Individualverkehrs, aber auch des Flugverkehrs, verursacht durch die bodennahen Emissionen erhebliche zusätzliche Folgeschäden:

- gesundheitliche Schäden durch die boden- und damit auch wohngebietsnahe Luftverschmutzung (u. a. durch Benzol, Verkehrslärm);
- Gebäude- und Umweltschäden (Waldsterben, Gewässer- und Trinkwasserbelastung, Schadstoffbelastung der Böden) durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung (Schwefeldioxid, Stickoxide, organische Verbindungen);
- Kosten der Verkehrsunfälle, die nur teilweise durch die Haftpflichtversicherung der Kraftfahrzeugnutzerinnen und -nutzer abgedeckt werden, zu einem großen Teil jedoch der Sozialversicherung (Behandlungskosten der Verletzten) aufgebürdet werden;
- Infrastrukturkosten für Herstellung und Unterhaltung der Verkehrswege und -anlagen.

Diese Kosten werden der Gesellschaft, d. h. allen Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, als Lasten auferlegt. Je nach Berechnungsmodell werden die externen Kosten des Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland auf Größenordnungen zwischen 50 und 250 Mrd. DM pro Jahr geschätzt. Eine allgemeine Primärenergiesteuer, die den Mineralölpreis im Verkehr nahezu unverändert läßt, geht an dieser Problematik vorbei. Zusätzliche Ökosteuern im Verkehrsbereich sind auch erforderlich, um eine Trendwende bei der Zunahme von Straßenverkehrsleistungen zu bewirken. Die vom Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, prognostizierte Zunahme des Güterverkehrs um 90 % und des Personenverkehrs um 33 % in den nächsten 20 Jahren ist mit dem Klimaschutzziel unvereinbar.

Die Forderungen für Abgaben im Verkehrsbereich lauten im einzelnen:

1. Das wichtigste Instrument zur Internalisierung der externen Verkehrsfolgekosten ist eine spürbare, berechenbare und schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer im Verkehr, die sich unmittelbar auf den Treibstoffpreis und die individuelle Fahrleistung sowie mittelbar auf die Nachfrage und industrielle Entwicklung bzw. Herstellung sparsamer Fahrzeuge auswirkt (Stichwort 3-Liter-Auto).

Der Treibstoffpreis soll 1996 um 50 Pf/l und in den Folgejahren um jeweils 30 Pf/l erhöht werden. Eine Spritpreiserhöhung auf 5 DM/l würde bei den hier vorgeschlagenen Steuersatzpfaden (Energie-, Mineralöl- und Mehrwertsteuer zusammengenommen) nach elf Jahren erreicht.

Für die Ermittlung des Aufkommenspfades aus der Mineralölsteuer im Verkehr wurde mit den für die Vergangenheit ermittelten Reaktionen des Verbrauchs auf Preisänderungen gearbeitet (Preis-Absatz-Elastizität). Dies ist zwar problematisch, da die in der Vergangenheit beobachtbaren relativ geringen Auf- und Abwärtsbewegungen des Treibstoffpreises wahrscheinlich andere Auswirkungen haben als deutliche, sich kumulierende Preiserhöhungen. Zudem wurden Benzinpreisänderungen in der Vergangenheit nicht durch offensive Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, sondern überwiegend durch Investitionen in den motorisierten Individualverkehr begleitet. Der Verbrauchsrückgang der Treibstoffe fällt in einem Szenario der Kapazitäts- und Attraktivitätserhöhung des öffentlichen Verkehrs mit Sicherheit höher aus als in einem Szenario mit ausschließlicher Preiserhöhung. Bei der Schätzung des Lenkungseffekts der Mineralölsteuererhöhung auf den Treibstoffverbrauch ist daher mit einer relativ hohen Preiselastizität und damit deutlichen Lenkungseffekten zu rechnen.

Auf dieser Grundlage ist zu erwarten, daß der Mineralölverbrauch im Verkehr gegenüber 1994 innerhalb von zehn Jahren um etwa 40 % sinkt und innerhalb von 15 Jahren etwa halbiert wird (siehe Anlage 4). Der überwiegende Teil dieses Effekts kann durch eine annähernde Halbierung des Benzinverbrauchs der Kraftfahrzeugflotte erreicht werden. Er stagniert seit vielen Jahren bei rd. zehn Litern auf 100 km und kann durch sparsame Neufahrzeuge schrittweise mindestens um 50 % reduziert werden. Sinkt zusätzlich die Fahrleistung (in km) in einer Größenordnung von 10 % – was angesichts des gigantischen prognostizierten Verkehrswachstums in dem Szenario ohne ökologisch-soziale Steuerreform ein erheblicher Lenkungseffekt wäre –, dann erscheint die geschätzte Senkung des Treibstoffverbrauchs um 40 % bis zum Jahre 2005 hinreichend plausibel. Im öffentlichen Verkehr wird es demgegenüber zu einem Mehrverbrauch kommen.

Gerade an der Forderung nach einer deutlichen Erhöhung der Mineralölsteuer wurde und wird viel Kritik geübt. So werden u. a. starke Bedenken hinsichtlich der sozialen Zumutbarkeit geäußert. Daher einige kurze Bemerkungen zu dieser Frage:

Bereits heute können – oder wollen – sich viele Menschen kein Auto leisten. Sie werden von der Mineralölsteuer also nicht belastet und werden von einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs erheblich profitieren. Da einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger oft in den lauten und stickigen Hauptverkehrsstraßen wohnen, gewinnen gerade sie mehr Lebensqualität bei einer Verringerung des Autoverkehrs. Aber auch für Vielfahrerinnen und Vielfahrer sind die Belastungen einer deutlichen Erhöhung der Mineralölsteuer auf den zweiten Blick verkraftbar: Die bei dem vorliegenden Vorschlag nach vier bis fünf Jahren erreichte Verdoppelung des Treibstoffpreises kann durch eine Halbierung des Benzinverbrauchs vollkommen neutralisiert werden. Längst ist die Autoindustrie in der Lage, nicht nur 5-Liter-, sondern sogar 3-Liter-Autos zu bauen. Die Nachfrage nach diesen Autos ist jedoch aufgrund der in den letzten Jahren real gesunkenen Benzinpreise so schwach, daß diese Autos nicht angeboten werden. Aus diesen Gründen ist eine Erhöhung der Mineralölsteuer im Verkehrsbereich nicht nur ökologisch notwendig, sondern auch sozial verträglich. Nicht zuletzt schafft die Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer eine zusätzliche Entlastung, die der Gruppe der Kraftfahrzeugnutzerinnen und Kraftfahrzeugnutzer zugute kommt:

2. Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen (Pkw). Die Kraftfahrzeugsteuer hat durch ihren Fixkostencharakter keinen Einfluß auf die Fahrleistung und einen durch das Ordnungsrecht (z. B. Emissionsgrenzwerte) ersetzbaren Einfluß auf die Kaufentscheidung. Sie ist zudem sehr verwaltungsaufwendig.

Die Kraftfahrzeugsteuer hatte 1994 ein Aufkommen von 14,2 Mrd. DM, davon 10,5 Mrd. DM von Pkw- und 3,7 Mrd. DM von Lkw-Haltern. Bei einer vollständigen Umlegung auf die Mineralölsteuer müßte der Steuersatz der Mineralölsteuer um etwa 20 Pf/l erhöht werden. Mit der hier vorgeschlagenen Erhöhung des Treibstoffpreises und der Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer kann erreicht werden, daß die – vor allem für Vielfahrerinnen und Vielfahrer relevanten – variablen Kosten der Kraftfahrzeugnutzung um 50 Pf/l steigen, die gesamte Mehrbelastung für durchschnittliche Autofahrer gleichwohl nur etwa 30 Pf/l beträgt.

Eine Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer auch für Lastkraftwagen sollte erst nach Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe erfolgen.

Zwar wird die Kraftfahrzeugsteuer vielfach als ein Entgelt für den Flächenverbrauch ruhender Kraftfahrzeuge gerechtfertigt. Dieses Argument ist wenig überzeugend, denn einige Kraftfahrzeugnutzerinnen und Kraftfahrzeugnutzer tragen selbst die Kosten für den Parkraum auf eigenen oder gemieteten Grundstücken, während andere durch Parken am Straßenrand öffentliche Flächen beanspruchen. Zwischen diesen Gruppen von Kraftfahrzeugnutzerinnen und Kraftfahrzeugnutzer kann mit der Kraftfahrzeugsteuer nicht unter-

schieden werden. Eine Steuerung und verursachergerechte Belastung des ruhenden Verkehrs sollte daher durch die Parkraumpolitik erfolgen.

Ein zweites Problem wird darin gesehen, daß die Kraftfahrzeugsteuer eine Ländersteuer ist, während das Aufkommen der Mineralölsteuer dem Bund zufließt. Bei Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer ist daher – etwa durch eine Beteiligung der Länder am Aufkommen der Mineralölsteuer – für einen entsprechenden Finanzausgleich zu sorgen.

Schwerbehinderte Kraftfahrzeugnutzerinnen und Kraftfahrzeugnutzer werden bei einer Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer mehr belastet, weil sie bislang von der Kraftfahrzeugsteuer ausgenommen sind. Für Schwerbehinderte sind daher Kompensationsmaßnahmen vorzusehen.

3. Die bislang steuerbefreiten Flug- und Schifffahrtbetriebsstoffe sind in den Erhöhungspfad der Mineralölsteuer einzubinden. Die dazu erforderlichen rechtlichen Änderungen sollten schnellstmöglich herbeigeführt werden. Das Aufkommen beträgt im ersten Jahr 4 Mrd. DM.

Dabei sollte die Mineralölsteuer im Verkehrsbereich für die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich stark erhöht werden. Für die Binnenschifffahrt ist dabei nach Maßgabe ihrer externen Folgekosten pro Personen- bzw. Tonnenkilometer eine entsprechende Erhöhung der Mineralölsteuer vorzunehmen.

4. Der Schienenverkehr wird von der Erhöhung der Mineralölsteuer sowie von der bestehenden Mineralölsteuer im Verkehrsbereich ausgenommen. Dies entspricht einer verursachergerechten Steuerstruktur, denn die Infrastrukturkosten des Schienenverkehrs werden bereits über die Trassenpreise abgerechnet. Weiterhin sind Lärmbelastigungen und Unfälle im Schienenverkehr nicht nur pro Personen- bzw. Tonnenkilometer, sondern auch pro Einheit Energieverbrauch erheblich geringer. Als anzulastende externe Kosten des Schienenverkehrs fallen im wesentlichen nur die Kosten der energiebedingten Schadstoffemissionen an. Aus diesem Grund ist der Schienenverkehr in die Energiesteuer einzubeziehen, jedoch von der Mineralölsteuer im Verkehr auszunehmen. Für Schienenverkehr mit Dieseltriebwagen entstehen dadurch weit über den hier betrachteten Zehn-Jahres-Zeitraum Entlastungen, da die Belastungswirkung der Energiesteuer durch Erhöhung des Dieselpreises nach zehn Jahren nur 32 Pf/l beträgt und damit weit unter dem derzeitigen Mineralölsteuersatz auf Dieseltreibstoff von 62 Pf/l liegt. Der Schienenverkehr mit Elektro-Triebwagen hingegen wird im Rahmen der energiesteuerbedingten Strompreiserhöhung höher belastet als in der heutigen Situation. Dies mag zwar ökologisch bedenklich erscheinen, ist jedoch vertretbar angesichts der geringen Wirkungsgrade der Stromerzeugung und des dadurch höheren Energieverbrauchs pro Platzkilometer bei Elektro-Triebwagen. Zudem betrifft die Begünstigung der Dieseltriebwagen vor allem den Schienenverkehr in der Fläche.

5. Zusätzlich ist die europaweite Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe anzustreben. Die heute geltende Vorzugsbehandlung des Straßengüterverkehrs läßt sich umweltpolitisch nicht rechtfertigen. Sowohl unter umweltpolitischen Gesichtspunkten als auch unter dem Aspekt der Wegekostendeckung müßten für Lkw besonders hohe Steuersätze gelten.

Eine verursachergerechte Belastung des Lkw-Verkehrs mit den besonders hohen externen Kosten für Verkehrswegeinfrastruktur, Umweltverbrauch und Lärm wird im Rahmen der Mineralölbesteuerung aller Voraussicht nach nicht erreichbar sein: Zum einen ist eine unterschiedliche Behandlung von Diesel-Pkw und Lkw erhebungstechnisch kaum möglich, und zweitens besteht bei geringeren Dieselsteuersätzen in den Nachbarländern die Gefahr des Tankens in diesen Ländern (Tanktourismus und Transitverkehr durch Deutschland ohne Tankvorgang in Deutschland). Es ist daher nach Instrumenten zu suchen, die eine gleichmäßige Belastung aller in Deutschland gefahrenen Lkw-Kilometer gewährleisten und die auf diese Weise in- und ausländische Spediteure gleich behandelt. Möglicherweise können elektronische Kommunikations- und Erhebungstechniken einen entscheidenden Beitrag dazu leisten. Es ist daher zu prüfen, welche dieser derzeit in zahlreichen Modellversuchen und teilweise auch schon in der Praxis erprobten Techniken am besten geeignet sind.

Weiterhin ist zu prüfen, welche Abgabesätze festgesetzt werden sollten, inwieweit eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe im nationalen Alleingang bei gegebener Rechtslage zulässig ist und welche rechtlichen Regelungen gegebenenfalls geändert werden müßten.

Aus diesen Gründen ist eine schnelle Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nicht möglich. Kurzfristig sollte daher (neben einer Angleichung des Mineralölsteuersatzes auf Diesel an den Steuersatz auf bleifreies Benzin) ersatzweise der Preis für die Lkw-Vignette in zwei Schritten verdreifacht werden.

Da von einer Vignette keine Lenkungswirkung zu erwarten ist, ist von einer linearen Erhöhung der Einnahmen in 1995 (erwartete Einnahmen: 800 Mio. DM) auszugehen.

Die Gesamteinnahmen aus Ökosteuern im Verkehrsbereich betragen im ersten Jahr 29 Mrd. DM und werden nach zehn Jahren auf 124 Mrd. DM steigen (siehe Anlage 4).

### **C. Abbau ökologisch schädlicher Subventionen**

Allein die Betrachtung der 1995 gültigen Mineralölsteuer zeigt bei den Steuersätzen ein Spektrum zwischen 0 DM (z. B. für Kerosin) und 1,08 DM (Benzin verbleit). Würden alle bestehenden Ausnahmetatbestände von der Mineralölsteuer abgeschafft und würden keine Ausweichhandlungen stattfinden, könnten aus dem Abbau allein dieser Steuervergünstigungen Mehrein-

nahmen in der Größenordnung von 66 Mrd. DM erbracht werden (bei Zugrundelegung der zum 1. Januar 1994 erhöhten Mineralölsteuersätze sind die potentiellen Mehreinnahmen noch einmal ca. 20 % höher). Die wichtigsten Posten dabei sind:

*Abb. 1: Abbau ökologisch schädlicher Steuervergünstigungen innerhalb der Mineralölsteuer (auf Grundlage der Mineralöl-Verbrauchsmengen und -steuersätze 1992/1993):*

<b>Mineralölsteuer</b>	<b>Mrd. DM</b>
Kerosin (Luftfahrtbetriebsstoffe)	6,3
Schweröl als Betriebsstoff in der Binnenschifffahrt	2,7
Steuerermäßigung für Diesel	7,9
Mineralölsteuerbefreiung für Bundeswehr und Behörden	(0,7)
„Herstellerprivileg“	4,0
Gasölbeihilfe Landwirtschaft	0,9
Mineralöl zu Versuchszwecken	0,008
Mineralöl für nicht-energetische Verwendung	20,1
Mineralöl für Wärme, Strom und Licht	23,6
<b>Zwischensumme Mineralölsteuer</b>	<b>65,5</b>

Die Schätzung der Steuerausfälle für die oben genannten Steuervergünstigungen hängt maßgeblich davon ab, welcher eigentlich anzuwendende „Regelsteuersatz“ zugrunde gelegt wird. Auf den ersten Blick scheinen alle vom Höchstsatz nach unten abweichenden Steuersätze eine ökologisch kontraproduktive Subvention darzustellen. So wird oben beispielsweise unterstellt, daß Kerosin mit dem für bleifreies Benzin gültigen Mineralölsteuersatz besteuert werden müßte. Für weitere Erläuterungen siehe Ursula Triebswetter/ifo Institut für Wirtschaftsforschung, Beitrag zur Anhörung „ökologisch-soziale Steuerreform auf den Weg bringen“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (dokumentiert im gleichnamigen Reader zur Anhörung) sowie die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 13/2156).

Die Bestimmung, ob und in welchem Ausmaß ein geringerer Steuersatz etwa der Mineralölsteuer eine ökologisch schädliche Subvention darstellt, ist jedoch nicht unproblematisch. Es ist nämlich keinesfalls so, daß die Leitlinie lauten kann, daß alle Verwendungen von Mineralöl und im weiteren auch der anderen fossilen Energieträger einer einheitlichen Besteuerung unterzogen werden sollten. Gute – umweltökonomische – Gründe für unterschiedliche Steuersätze sind z. B.:

- Die Steuersatzdifferenzierung innerhalb der bestehenden Mineralölsteuer für bleifreies und bleihaltiges Benzin ist umweltpolitisch wünschenswert, da bleifreies Benzin weniger schädlich ist.

- Der motorisierte Verkehr verursacht neben den ökologischen Folgekosten auch weitere externe Kosten in Form von Unfall-, Verkehrswege- und Stauungskosten. Es ist deshalb sinnvoll, für den Verbrauch fossiler Energieträger im Verkehr einen höheren Steuersatz zu erheben als etwa bei der Verwendung für die Raumheizung. Zudem wäre es eine Verzerrung der Energiepreise im Bereich der Raumheizung, wenn nur das für diese Zwecke verwendete Mineralöl, nicht aber Kohle, Gas und Strom mit besonders hohen Steuersätzen belegt werden würden. Nicht zuletzt sprechen sozialpolitische Gründe dagegen, die Verwendung von Mineralöl für die Erzeugung von Wärme und Strom ebenso hoch zu besteuern wie den Mineralölverbrauch im Verkehr.
- Bei der Verwendung von Mineralöl als Grundstoff in der chemischen Industrie erfolgt keine unmittelbare energetische Verwendung, es entstehen also zunächst keine Schadstoffemissionen. Die mit Mineralöl erstellten Produkte werden aber letztendlich zu Abfall und verursachen dann Kosten der Deponierung oder Verbrennung. Gleichwohl ist der umweltökonomisch angemessene Steuersatz auf Mineralöl in nicht-energetischer Verwendung vermutlich ein anderer als der Steuersatz für die energetische Verwendung.  
Die Frage, ob und mit welchem Steuersatz Mineralöl in nicht-energetischer Verwendung in die Besteuerung einbezogen werden sollte, ist zunächst zurückzustellen. Im Zuge der Erstellung eines Gesamtkonzepts für Abfallabgaben ist dahin gehend ein Vorschlag zu unterbreiten.
- Eine Streichung der Gasölbeihilfe sollte in eine Gesamtreform des Subventionswesens sowie einer Einführung von Ökosteuern (insbes. einer Stickstoffabgabe) in der Landwirtschaft eingebettet werden. Diese Frage ist daher ebenfalls zunächst zurückzustellen.

Beim Abbau von ökologisch schädlichen Subventionen sollte aus diesen Gründen in jedem Einzelfall über die umweltpolitisch angemessenen Steuersätze entschieden werden. Vordringlich ist der Abbau folgender Steuerbefreiungen bzw. -ermäßigungen:

1. Angleichung des ermäßigten Mineralölsteuersatzes für Diesel (z. Z. 0,62 DM/l) an den Steuersatz auf bleifreies Benzin (z. Z. 0,98 DM/l). Dies ist um so notwendiger, als bei einer Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer die zumindest im Bereich privater Personenkraftwagen (Pkw) bestehende Mehrbelastung von Diesel-Pkw wegfällt. Das Umweltbundesamt hat jüngst betont, daß Dieselruß besonders krebserregend und der Ottomotor mit geregelterm Dreiwegekatalysator derzeit das umweltverträglichere Motorenkonzept ist. Daher ist eine steuerliche Bevorzugung des Dieseltreibstoffs nicht zu rechtfertigen. Eine volle Angleichung des Mineralölsteuersatzes auf Diesel würde bei heutigem Verbrauch Mehreinnahmen von 11 Mrd. DM erbringen.
2. Abschaffung der Steuerbefreiung für Kerosin, Schiffahrtbetriebsstoffe und des sog. Herstellerprivilegs (Eigenverbrauch

der Raffinerien) innerhalb der Mineralölsteuer. Würden diese Steuervergünstigungen abgeschafft, wäre bei heutigen Verbrauchsmengen mit Mehreinnahmen von 14 Mrd. DM zu rechnen.

Aufgrund der Gefahr des Tanktourismus bzw. der Verlagerung von Fernflügen und weiterer unerwünschter Ausweichreaktionen ist ein EU-weit abgestimmtes Vorgehen bei der Einbeziehung der genannten Tatbestände in die Mineralölsteuer anzustreben. Die erforderlichen Änderungen rechtlicher Beschränkungen der Handlungsspielräume sind schnellstmöglich einzuleiten.

3. Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung für Fahrzeuge und Schiffe von Behörden und der Bundeswehr.

Hier entstehen zwar keine Haushaltswirkungen, da den zusätzlichen Mineralölsteuereinnahmen höhere Ausgaben in den jeweiligen Einzelhaushalten gegenüberstehen. Gleichwohl wird auf diese Weise die Transparenz der öffentlichen Haushalte erhöht und auch für Bundeswehr und Behörden ein Anreiz zum sparsamen Umgang mit Energie gesetzt.

Die Steuerbefreiungen bzw. -ermäßigungen im Rahmen der Mineralölsteuer sind innerhalb von zehn Jahren um jeweils zehn Prozentpunkte abzubauen. Insgesamt sind durch den Abbau der Steuervergünstigungen bei heutigen Mineralöl-Verbrauchsmengen Mehreinnahmen von 25 Mrd. DM erschließbar. Bei dem in diesem Antrag befürworteten schrittweisen Vorgehen entstehen im ersten Jahr Mehreinnahmen in Höhe von 2 Mrd. DM (siehe Anlage 5).

4. Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale bei schrittweiser Absenkung des Pauschsatzes. Der Pauschsatz ist im Einführungsjahr von 70 auf 50 Pf/km zu senken und in den Folgejahren in Stufen von jeweils 5 Pf/km auf 20 Pf/km.

Im Zuge der Reform der Einkommensbesteuerung ist der Arbeitnehmer-Pauschbetrag in dem Maße abzusenken, wie er mit Fahrtkosten zwischen Wohn- und Arbeitsort begründet ist.

Mit einer Umwandlung der Kilometerpauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale in Kombination mit einer Absenkung des Pauschsatzes werden drei Ziele erreicht:

Erstens liegt der derzeit für die Fahrt mit einem Kraftwagen gültige Pauschsatz von 70 Pf/Entfernungskilometer deutlich über den variablen Kosten der Kraftfahrzeugnutzung und vor allem deutlich über den für andere Verkehrsmittel absetzbaren Pauschsätzen. Mit der Schaffung einer verkehrsmittelunabhängigen Entfernungspauschale wird der verkehrs- und umweltpolitisch unerwünschte Anreiz auf die Wahl des Verkehrsmittels „Auto“ abgeschafft und ein Beitrag zur Steuergerechtigkeit geleistet.

Zweitens stellt eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale eine erhebliche Verwaltungsvereinfachung und

damit Entlastung der Finanzämter dar. Drittens wird die bisher durch die unterschiedlichen Pauschsätze der Kilometerpauschale mögliche Steuerhinterziehung begrenzt. Der heute gültige besonders hohe Satz für die Kraftfahrzeugnutzung kann durch die fehlenden Überprüfungsmöglichkeiten der Finanzämter auch dann geltend gemacht werden, wenn tatsächlich andere Verkehrsmittel genutzt werden. Nach Einschätzung der Arbeitsgruppe Steuerrechtsvereinfachung der Länderfinanzminister wird diese Möglichkeit zur Steuerhinterziehung „häufig“ genutzt.

Im ersten Jahr entstehen keine Mehreinnahmen im Rahmen der Einkommensteuer, da mehr Steuerpflichtige die verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale in Anspruch nehmen können. Dieser tendenziell Mindereinnahmen erzeugende Effekt wird durch die Absenkung des Pauschsatzes auf 50 Pf/km kompensiert.

5. Abbau der Subventionen für den deutschen Steinkohlebergbau.

Minderausgaben im ersten Jahr: 0,5 Mrd. DM.

6. Kürzung von Mitteln aus dem Bundesfernstraßenbau.

Minderausgaben im ersten Jahr: 3 Mrd. DM.

7. Überprüfung der Wirtschaftsförderungsleistungen an die neuen Bundesländer auf ihre ökologischen Auswirkungen und zukünftige Koppelung der Leistungen an die Umweltverträglichkeit der geförderten Projekte.

Auch innerhalb der bestehenden Kraftfahrzeugsteuer gibt es eine Reihe von ökologisch bedenklichen Steuervergünstigungen. Sie einzeln aufzugreifen erübrigt sich jedoch mit der Forderung nach Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer.

Insgesamt resultieren im ersten Jahr 2 Mrd. DM Mehreinnahmen durch Abbau von Steuervergünstigungen und 3,5 Mrd. DM Minderausgaben durch Ausgabenkürzungen. Insgesamt stehen also 5,5 Mrd. DM aus dem Abbau ökologisch schädlicher Subventionen und Staatsausgaben zur Verfügung. Nach zehn Jahren steigen die zusätzlich verfügbaren Mittel auf 29 Mrd. DM.

#### **D. Leitlinien für die Aufkommensverwendung**

Einige Anmerkungen zur Diskussion um Aufkommensneutralität

Die Bereitstellung von Haushaltsmitteln zur auch ausgabenseitigen Förderung des ökologischen Umbaus der Industriegesellschaft ist unverzichtbar. Die ökologische, aber auch die wirtschaftlich-technologische Struktur in der Bundesrepublik Deutschland verlangt nach einem sofortigen und spürbaren Umsteigen in der Energie- und Verkehrspolitik. Nur das Zusammenwirken eines Investitionsprogramms für die Photovoltaik mit einer fairen Stromeinspeisungsvergütung und der Verteuerung fossiler Energieträger wird gewährleisten, daß in Deutschland Photovoltaik nicht nur erforscht, sondern auch hergestellt wird.

Ein sofort beginnender Investitionsschub für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr ist unerlässlich, um die Mobilität auf der Straße weniger zwingend zu machen und die durch die Ökosteuern im Verkehr resultierende Kostenbelastung abzumildern. Unternehmen und Verbraucherinnen und Verbraucher, die in den ökologischen Umbau investieren, sollen gefördert werden, und die Infrastruktur für eine umweltfreundliche Mobilität soll verbessert werden. Durch diese ökologischen Förderprogramme werden schnell und spürbar Arbeitsplätze geschaffen und es wird die technologische Entwicklung vorangetrieben. Die ökologischen Investitionsprogramme müssen allerdings so angelegt sein, daß sie nicht zu Dauersubventionen werden. Deshalb sind sie zeitlich auf 15 Jahre zu befristen.

Eine Anschubfinanzierung des ökologischen Umbaus führt nicht automatisch zu Mehrausgaben, denn in einem zweiten Schritt ist zu prüfen, welcher Teil durch Umschichtungen im bestehenden Haushalt und durch den Abbau ökologisch schädlicher Subventionen finanziert werden kann. Nun können sicherlich über diesen Vorschlag für eine ökologisch-soziale Steuerreform hinausgehend einige Milliarden DM – z. B. zu Lasten der Straßenbau- und der Verteidigungsausgaben – durch Umschichtungen mobilisiert werden. Sparmöglichkeiten sollten sorgfältig für jeden Politikbereich ausgeschöpft werden, so daß möglicherweise sowohl Aufkommensneutralität als auch eine Bereitstellung von Mitteln für den Öko-Umbau erreichbar sind. Allgemeine Sparvorschläge können jedoch nicht Teil des Ökosteuer-Vorschlags sein, sondern sollten im Rahmen der Haushaltsberatungen erörtert werden.

Selbst wenn der Ausgabenbedarf für ökologische Förderprogramme im Ergebnis zu einer vorübergehenden Erhöhung der Staatsquote führt, sollten dafür Mittel bereitgestellt werden, denn unterlassener Umweltschutz wird letztendlich erheblich teurer als präventive Maßnahmen. Es droht eine weitere Vernichtung des Umweltvermögens und hohe in Zukunft anfallende Folgekosten (und Ausgabenerhöhungen für nachsorgenden Umweltschutz!). Die vom Rat von Sachverständigen für Umweltfragen geschätzten Kosten der Altlastensanierung in Höhe von mehreren hundert Milliarden DM sind die Folgen des unterlassenen Umweltschutzes in der Vergangenheit und belasten heute nicht nur die öffentlichen Haushalte, sondern auch den Wirtschaftsstandort Ostdeutschland. Ein ökologischer Umbau ist damit auch eine Entschuldung in der Zukunft und trägt zu einer langfristigen Senkung der Staatsausgabenquote bei.

Sollte eine weitere Gegenfinanzierung durch Umschichtungen auf der Ausgabenseite nicht gelingen, so liegen die im Verlauf des Zehn-Jahres-Zeitraums maximal vorgesehenen Mehrausgaben für Förderprogramme bei 55 Mrd. DM (im Jahre 2004, siehe Anlage 6). Damit zu verrechnen ist der Teil des Abbaus ökologisch schädlicher Subventionen, der nicht in Form von Steuererhöhungen, sondern in Form von Ausgabenkürzungen vorgenommen werden soll. Namentlich handelt es sich um den Abbau der Kohlesubventionen und die Kürzungen im Verkehrs-

haushalt. Zieht man weiterhin die für das Förderprogramm „Branchen und Regionen“ sowie die Beiträge für einen internationalen Klimafonds zur Verfügung zu stellenden Mittel ab, so liegen die höchsten jährlichen Mehrausgaben bei 22 Mrd. DM (siehe Anlage 6). Eine Bereinigung der Mehrausgaben um die für das Förderprogramm „Branchen und Regionen“ vorgesehenen Mittel ist erforderlich, soweit dieses Programm in der Form einer Verrechenbarkeit von Energiesparinvestitionen mit der Energiesteuerschuld durchgeführt wird. In diesem Fall entstehen keine Mehrausgaben, sondern Steuermindereinnahmen, formell wird also Aufkommensneutralität erreicht.

Auch gemessen an den Kosten der deutschen Einheit – mit Finanztransfers in der Größenordnung von 200 Mrd. DM pro Jahr – sind diese Mehrausgaben äußerst maßvoll.

Hinzu kommen die Mehrausgaben für den sozialen Ausgleich. Weiterhin entstehen – verteilungspolitisch erwünschte – Mehrausgaben durch die an die Nettoeinkommen gekoppelten Sozialleistungen (z. B. Renten, Arbeitslosenunterstützung). Hinsichtlich der Notwendigkeit eines sozialen Ausgleichs kann kein Zweifel bestehen, wobei die hier vorgesehenen Volumina eher eine Untergrenze repräsentieren dürften. Überdies liegt die Gesamtsumme der vorgeschlagenen zusätzlichen Ausgaben deutlich unter den Volumina, die das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in seinem Gutachten zur ökologischen Steuerreform im Auftrag von Greenpeace in Form eines Öko-Bonus vorgeschlagen hat. Das DIW hat dort vorgeschlagen, ein Drittel des Aufkommens in Form eines Öko-Bonus an die Haushalte zurückzugeben.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß eine Ver selbständigung des Ziels der Aufkommensneutralität nicht sinnvoll ist. Dagegen spricht weiterhin, daß alle bislang vorliegenden Definitionen von Aufkommensneutralität auf den zweiten Blick wenig überzeugen. Es wird hier nur auf zwei Punkte hingewiesen:

- Aufkommensneutralität wird in der Regel mit Bezug auf Staatsausgabenquote und/oder Abgabequote definiert. Die Aussagefähigkeit dieser Größen ist aber eingeschränkt. Um nur ein wichtiges Problem zu nennen: Subventionen in der Form von Finanzhilfen erhöhen Ausgaben- und Abgabenquoten, in der Form der nicht minder problematischen Steuerbegünstigungen (etwa einer Verrechenbarkeit mit der Energiesteuerschuld) schlagen sie sich in diesen Quoten jedoch nicht nieder. Vergleichbares hat sich bei der Diskussion um das Jahressteuergesetz 1996 gezeigt: So erhöht die Direktzahlung des Kindergeldes die Staatsquote, während Steuerfreibeträge sie senken. Staatsquoten sind daher kein Gradmesser für die Qualität der Politik.

Ausnahmeregelungen von der Ökosteuerpflicht sind nun in fast allen Energiesteuer-Konzepten vorgesehen. Würde diese Art von Förderprogrammen für besonders betroffene Branchen und Regionen transparent durchgeführt, müßten die eigentlich zu erhebenden Ökosteuern auf der Einnahmen- und

die Ausnahmeregelungen bzw. Rückerstattungen auf der Ausgabenseite verbucht werden. Bei dieser – ökonomisch korrekten – Verbuchung ist ein Ökosteuer-Konzept um so weniger aufkommensneutral, je umfassendere Ausnahmeregelungen vorgesehen sind. Eine bloß formelle Aufkommensneutralität, die Subventionen in Form von Steuervergünstigungen versteckt und dann auch noch unter dem Etikett „Aufkommensneutralität“ mit lautem Getöse daherkommt, ist jedoch abzulehnen.

- Für eine „echte“ Aufkommensneutralität wäre auch die Wirkung einer ökologisch-sozialen Steuerreform auf das Aufkommen aus anderen Steuern sowie auf die Ausgabenseiten der öffentlichen Haushalte mit zu berücksichtigen.

Schon die langfristigen Aufkommensprognosen für Ökosteuern sind der Natur der Sache nach unsicher, weil bezüglich der langfristigen Lenkungswirkungen keine hinreichenden empirischen Erfahrungen existieren und weil die Wirkung einer ökologisch-sozialen Steuerreform von zahlreichen anderen Faktoren überlagert wird, z. B. konjunkturellen Fragen, dem Verhalten der Rohstoffanbieter auf den Weltmärkten und den Wechselkursen.

Hinsichtlich der Wirkungen einer ökologisch-sozialen Steuerreform auf andere Steuern werden in der Regel Mehreinnahmen aus der Umsatzsteuer und Mindereinnahmen im Rahmen der Einkommen- und der Unternehmensteuern erwartet (u. a. weil Unternehmen die Ökosteuerbelastung als Betriebsausgaben geltend machen können). Beide Aussagen sind in dieser Pauschalität wenig überzeugend und repräsentieren eher Lücken in der finanzwissenschaftlichen Forschung als auch nur einigermaßen gesicherte Erkenntnisse. Entscheidender ist die Wirkung von Ökosteuern auf Sozialprodukt und Beschäftigung: Steigt im günstigsten Fall die Beschäftigung deutlich an – das DIW rechnet in einer Studie für Greenpeace mit einem Saldo von bis zu 600 000 zusätzlichen Arbeitsplätzen – werden die Steuereinnahmen sowohl aus der Einkommensteuer als auch der Mehrwertsteuer steigen. Zusätzlich würde der Ausgabenbedarf für Arbeitslosenunterstützung und andere Sozialtransfers sinken. Bekanntermaßen gehören jedoch die makroökonomischen Auswirkungen einer ökologischen Steuerreform zu den am wenigsten prognostizierbaren und am meisten umstrittenen Fragen.

Nicht zuletzt ist zu berücksichtigen, daß die Einkommensteuerzahlerinnen und Einkommensteuerzahler im Fall inflationärer Wirkungen einer ökologischen Steuerreform in die sog. ‚kalte Progression‘ hineingetrieben werden. Steigen die nominalen Einkommen im Gleichschritt mit der Inflationsrate, würde bei einer Einkommensteuer mit proportionalem Tarif das reale Steueraufkommen konstant bleiben. Durch den Anstieg des Nominaleinkommens werden die deutschen Einkommensteuerzahlerinnen und Einkommensteuerzahler aufgrund des progressiven Tarifs jedoch mit höheren Grenz-

steuersätzen konfrontiert, das reale Aufkommen der Einkommensteuer würde also tendenziell steigen.

Auch hinsichtlich der Wirkung einer ökologisch-sozialen Steuerreform auf die Ausgabenseiten der öffentlichen Haushalte existieren zahlreiche, teilweise gegenläufige Effekte:

- Bei positiven Beschäftigungswirkungen kommt es im Bereich der Arbeitslosenunterstützung und Sozialhilfe zu Minderausgaben;
- bei den Personalkosten für die Beschäftigten im öffentlichen Dienst entstehen Entlastungen im Ausmaß der Senkung der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung;
- Mehrausgaben fallen für die an die Nettolöhne gekoppelten Leistungen, insbesondere der Renten und der Arbeitslosenunterstützung, an;
- mittel- und langfristig sind erhebliche Minderausgaben im Bereich des kostenintensiven nachsorgenden Umweltschutzes durch die zunehmend greifenden Lenkungseffekte der ökologisch-sozialen Steuerreform zu erwarten.

Alles in allem sind die Wirkungen einer ökologisch-sozialen Steuerreform auf die öffentlichen Haushalte so vielfältig, daß eine oberflächlich verstandene Aufkommensneutralität keine sinnvolle Zielgröße sein kann. Daher ist es wenig hilfreich, ein Bekenntnis zu einer aufkommensneutralen ökologisch-sozialen Steuerreform abzulegen, sondern es sind konkrete Verwendungsvorschläge zu unterbreiten. Für folgende Zwecke sind Mittel bereitzustellen:

- Grundlegende Reform der Einkommens- und Unternehmensbesteuerung, Senkung der Sozialversicherungsbeiträge sowie Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen;
- sozialer Ausgleich insbesondere für untere Einkommenschichten durch eine Aufstockung bestehender sozialer Transferleistungen;
- ökologische Förderprogramme für eine nationale Energie- und Verkehrswende;
- Mittel für einen internationalen Klimafonds;
- Anpassungshilfen für besonders betroffene Branchen und Regionen;
- Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der Länder- und Gemeindefinanzen.

Hervorzuheben ist nochmals, daß diese Ausgaben nicht zwingend und schon gar nicht per Zweckbindung aus dem Ökosteuer-Aufkommen finanziert werden sollen. Anzustreben ist vielmehr über die bereits im Rahmen des Ökosteuer-Konzepts vorgeschlagenen Ausgabenkürzungen eine weitere Gegenfinanzierung durch Umschichtungen, so daß sowohl eine weitgehende Aufkommensneutralität als auch die Finanzierung der Förderprogramme und des sozialen Ausgleichs möglich ist.

## Leitlinien zur Bestimmung des Umfangs von Förderprogrammen für den ökologischen Umbau

Ökologische Lenkungseffekte gehen von der Erhebung von Ökosteuern, von ordnungsrechtlichen Maßnahmen sowie, als beschleunigender Anreiz, von Investitionsprogrammen im ökologischen Bereich aus. Maßnahmen des ökologischen Umbaus sind in der Einführungsphase ein wichtiges Mittel, um die anzustrebende ökologische Lenkungswirkung zu erreichen. Die von der Einführung der Ökosteuern ausgehenden Lenkungseffekte treten mit gewisser Zeitverzögerung ein und setzen voraus, daß Verhaltensalternativen bestehen bzw. eröffnet werden. Konkret bedeutet dies, daß es den einzelnen Verbraucherinnen und Verbrauchern und Unternehmerinnen und Unternehmern möglich sein muß, den aus den Ökosteuern resultierenden Belastungen auszuweichen, indem umweltfreundlichere Alternativen der Bedarfsdeckung gewählt werden können. Deshalb müssen zunächst die materiellen Voraussetzungen für eine Änderung des bislang dominanten Konsumtions- und Produktionsmusters geschaffen werden. Es muß möglich sein, die Mobilitätsbedürfnisse und die Energiedienstleistungsbedürfnisse auf ökologisch verträglichere Art zu befriedigen. Die Bereitstellung umweltfreundlicherer Alternativen in den Bereichen Verkehr und Energie ist durch eine staatliche Anschubfinanzierung zu unterstützen. Deshalb wird in den ersten Jahren ein nicht unerheblicher Anteil von Mitteln für Maßnahmen zur Förderung der Energie- und Verkehrswende gebunden werden. Für die Bereiche Energie und Verkehr werden hier detaillierte Vorschläge vorgelegt.

Die als Anpassungshilfen konzipierten Förderprogramme sollen glockenförmig verlaufen – die maximalen Fördersummen sind also erst nach einigen Jahren bereitzustellen – und nach 15 Jahren auslaufen (siehe Anlage 7). Wie im amerikanischen Haushaltsrecht sollten in den Etats des Bundes generell zeitliche Befristungen für Subventionen (sunset legislation) und im Einzelfall eine Auf-Null-Stellung nach jedem Haushaltsjahr (zero-base-budgeting) Eingang finden. Für einen internationalen Klimafonds und den sozialen Ausgleich sind jedoch dauerhaft Mittel zur Verfügung zu stellen.

Näheres ist bei der Aufstellung der einzelnen Programme zu regeln. Die Förderprogramme sind einer regelmäßigen Wirkungsanalyse zu unterziehen und sowohl der Art als auch dem Umfang nach ggf. zu modifizieren.

## **E. Grundlegende Reform der Einkommen- und Unternehmenssteuern und Senkung der Sozialversicherungsbeiträge**

Um die ökologische Lenkungswirkung zu erreichen, müssen die Steuersätze kontinuierlich steigen. Berechnungen wissenschaftlicher Institute zeigen, daß damit das Ökosteueraufkommen in beträchtlichem Maße wachsen wird. In einem absehbaren Zeitraum von zehn Jahren kann das Aufkommen das Niveau des heutigen Lohnsteueraufkommens erreichen. Die

ökologische Steuerreform ist daher untrennbar mit einer Reform des Steuersystems verbunden.

Der weitaus größte Anteil des Aufkommens ist durch eine Senkung anderer Abgaben zurückzugeben. Neben der bereits erwähnten Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer für Personenkraftwagen wird eine deutliche Erhöhung des Bundeszuschusses zur Arbeitslosen- und zur Rentenversicherung sowie eine grundlegende Einkommen- und Unternehmensteuerreform vorgeschlagen.

Die Gründe für diese Entscheidung sowie die diskutierten alternativen Instrumente für die Rückgabe des Aufkommens werden im folgenden kurz erläutert:

### **1. Sozialversicherungsbeiträge**

Der Versicherungscharakter der Sozialversicherung – und damit die Beitragsfinanzierung – und der ihr innewohnende Solidaritätsgedanke ist zu erhalten. Deshalb ist eine (Öko-)Steuerfinanzierung der Sozialversicherung grundsätzlich auf das Maß zu beschränken, in dem allgemeine gesellschaftliche Leistungen finanziert werden. So sollte z. B. die aktive Arbeitsmarktpolitik nicht über die Beitragszahlungen, sondern als allgemeine Staatsaufgabe aus dem allgemeinen Haushalt – also mit Steuern – finanziert werden.

Was gemeinhin als „versicherungsfremd“ bezeichnet wird, ist im Kern eine Maßnahme des sozialen Ausgleiches. Diese Leistungen tragen nämlich letztendlich der Tatsache Rechnung, daß viele Menschen aufgrund ihrer persönlichen Umstände keine Möglichkeit haben, auf Erwerbsarbeit basierende Ansprüche zu erwerben. Deshalb ist mit den gegenwärtig in der Debatte befindlichen Vorstellungen eines Abbaus von sog. versicherungsfremden Leistungen vorsichtig umzugehen.

Unter dem Gesichtspunkt des Ausgleiches der Mehrbelastungen durch Ökosteuern ist die Senkung von Sozialversicherungsbeiträgen – unter Beachtung der oben genannten Kriterien – ein geeignetes Instrument zur Rückgabe des Ökosteueraufkommens, weil sie Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gleichmäßig entlastet. Nicht zuletzt ermöglicht eine Senkung von Sozialversicherungsbeiträgen auch die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit arbeitsintensiver Branchen und Wirtschaftszweige wie Handwerk, Maschinenbau und Verkehrsdienstleistungen.

Bei der Arbeitslosenversicherung sollen durch eine Erhöhung des Bundeszuschusses an die Bundesanstalt für Arbeit mittelfristig die gesamten Ausgaben für die aktive Arbeitsmarktpolitik steuerfinanziert werden. Bei der Rentenversicherung sprechen insbesondere verteilungspolitische Argumente für die Erhöhung des Bundeszuschusses, so daß die Maßnahmen des sozialen Ausgleichs von allen Bürgerinnen und Bürgern getragen werden. Dies betrifft insbesondere die Finanzierung der Rentenüberleitung Ost, der SED-Unrechtsbereinigung und auch der Rente

nach Mindesteinkommen, die in Zukunft in eine Grundsicherung im Alter überführt werden sollte. Eine Erhöhung des Bundeszuschusses um 13 Mrd. DM entspricht einer Senkung des Beitragssatzes der Arbeitslosen- bzw. der Rentenversicherung um einen Prozentpunkt. Nach zehn Jahren können also durch die erhöhten Bundeszuschüsse in Höhe von 81 Mrd. DM die Beitragssätze zur Sozialversicherung um etwa sechs Prozentpunkte gesenkt werden. Dies wirkt sich gleichermaßen günstig für die Beschäftigten und die Unternehmen aus.

## **2. Einkommensteuer**

Mit einer grundlegenden Einkommen- und Unternehmensteuerreform ist 1998 zu beginnen. Die Gestaltung der Einkommensteuerreform ist an folgenden Prinzipien auszurichten:

- Steuergerechtigkeit/Entlastung unterer und mittlerer Einkommen

Innerhalb der Einkommensteuerreform ist darauf zu achten, daß etwaige verteilungspolitisch unerwünschte Belastungswirkungen durch die Erhebung von Ökosteuern durch die Verteilung der Entlastungswirkungen abgefedert werden.

- Einfachheit und Transparenz

Ein einfaches und transparentes Steuersystem ist dringend erforderlich und leistet einen weiteren Beitrag zu mehr Steuergerechtigkeit.

- Entlastung des Produktionsfaktors Arbeit von darauf liegenden Steuern und Abgaben

Insbesondere sind Entlastungen für niedrigere Einkommen und für Familien notwendig, um die voraussichtlich negativen Verteilungswirkungen der Ökosteuer zu kompensieren. Weiterhin ist der mit dem Jahressteuergesetz begonnene Abbau einzelner Ausnahmeregelungen und Vergünstigungen fortzusetzen, denn dies dient der Vereinfachung und Erhöhung der Steuergerechtigkeit der Einkommensteuer. Eine diese Leitbilder umsetzende Ausgestaltung der Einkommensteuerreform ist 1996 zu erarbeiten.

Eine Verknüpfung der beiden steuerpolitischen Reformprojekte droht jedoch den Einstieg in eine ökologische Steuerreform eher vor zusätzliche Schwierigkeiten stellen. Dies um so mehr, als die Einführung von Umweltabgaben nur schrittweise, die Reform der Einkommensteuer hingegen wohl nur als „große Paketlösung“ gelingen kann. Es ist daher nach Verfahren zu suchen, die Einkommensteuerreform in gewisser Weise zu automatisieren.

## **3. Reform der Unternehmensteuern**

Unternehmen werden belastet durch die Energiesteuer. Es wird davon ausgegangen, daß ein Drittel des Aufkommens von den Unternehmen gezahlt wird. Sie werden entlastet durch die Senkung der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung.

Ob ein weiterer Ausgleich für Unternehmen notwendig ist, ist durch eine Analyse der Überwälzung der ökosteuerbedingten

Kosten auf die Abnehmerinnen und Arbeitnehmer zu ermitteln. Die Ergebnisse dieser Analyse müssen in eine Reform der Unternehmensbesteuerung einfließen.

Eine grundlegende Reform der Unternehmensteuern ist darüber hinaus für die Entlastung kleiner und mittlerer Unternehmen sowie für den Abbau von Steuervergünstigungen und damit für eine Steuervereinfachung zu nutzen. Großunternehmen sollen stärker, kleine und mittlere Unternehmen schwächer belastet werden. In der Summe aus Be- und Entlastungen darf es nicht zu einer weiteren Entlastung der Unternehmen kommen, denn in den letzten Jahren ist es zu einer deutlichen Verschiebung der Steuerlasten zugunsten der Unternehmen gekommen:

Wie das Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Institut (WSI) in seinem Verteilungsbericht 1995 berichtet, ist das gesamte privatwirtschaftliche Nettoeinkommen aus Unternehmertätigkeit und Vermögen im ersten Halbjahr 1995 gegenüber dem Vorjahreshalbjahr um 17,7 % gestiegen, während die Netto-Arbeitseinkommen in Westdeutschland – erstmals in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland – leicht gesunken sind. Hinsichtlich der Netto-Arbeitseinkommen mußten die westdeutschen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Einbußen um 1,9 % hinnehmen. In den neuen Bundesländern sind die nominalen Netto-Arbeitseinkommen um 5,5 % gestiegen, die realen um 3,7 %. Die Bruttolohnquote im ersten Halbjahr 1995 beträgt 69,6 % und ist gegenüber dem Stand 1993 von 74,2 % erheblich gesunken. Zwar fließen in die Bruttolohnquote auch Spitzengehälter im Managementbereich ein und in die Gewinnquote die Gewinne kleiner und mittlerer Unternehmen, gleichwohl indiziert die deutliche Reduzierung der Lohnquote eine Umverteilung von den Arbeits- zu den Gewinneinkommen.

An dieser die sozialen Ungleichheiten weiter verschärfenden Entwicklung hat die Steuerpolitik der Bundesregierung einen maßgeblichen Anteil. So wurde der Unternehmensbereich massiv entlastet, während Arbeitseinkommen durch den Solidaritätszuschlag und die Einführung der Pflegeversicherung überproportional belastet wurden.

Im Rahmen eines Gesamtkonzepts für eine Steuerreform ist außerdem die Abschaffung der Gewerbesteuer zu erörtern. Bei der Reform der Gewerbesteuer sind die Mindereinnahmen im Fall der Abschaffung der Gewerbesteuer durch eine Revitalisierung der Gewerbeertragsteuer sowie eine Kompensation der Kommunen über eine Beteiligung an der Mehrwertsteuer angestrebt, so daß keine unmittelbare Verknüpfung zu dem Vorschlag für eine ökologisch-soziale Steuerreform besteht.

Zum heutigen Zeitpunkt kann es sich bei der zeitlichen und betragsmäßigen Zuordnung der für eine Senkung anderer Abgaben zur Verfügung stehenden Mittel nur um erste Zielvorstellungen handeln. Gegebenenfalls sind die in den einzelnen Jahren für die verschiedenen Abgabensenkungs- und -reformprojekte zur Verfügung zu stellenden Mittel neu festzulegen.

## F. Sozialer Ausgleich

Energiesteuer und Mineralölsteuer werden als Verbrauchsteuern unabhängig vom Einkommen der Verbraucherinnen und Verbraucher erhoben und knüpfen daher nicht unmittelbar an die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit an. Sozialhilfeempfängerinnen bzw. Sozialhilfeempfänger und Rentnerinnen bzw. Rentner zahlen Ökosteuern – durch ihren unmittelbaren Energieverbrauch und den Verbrauch energieintensiver Güter – ebenso wie die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, Beamtinnen bzw. Beamten und Freiberuflerinnen bzw. Freiberufler. Das Kernproblem liegt darin, daß bereits heute die Bezieherinnen und Bezieher niedriger Einkommen einen wesentlich größeren Anteil ihres Einkommens für den lebensnotwendigen Konsum verwenden müssen. Mithin ist ihre Sparquote besonders gering. Ihre Möglichkeiten und Mittel, der Mehrbelastung auszuweichen – beispielsweise durch investive Maßnahmen (Heizungsmodernisierung, Wärmedämmung, Kauf energiesparender Haushaltsgeräte) – sind sehr begrenzt. Hier ist zu berücksichtigen, daß die Förderprogramme für den ökologischen Umbau auch eine soziale Ausgleichsfunktion erfüllen – so werden mit der Verkehrswende überhaupt erst die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß ein Verzicht auf die Kraftfahrzeugnutzung möglich wird.

Weiterhin profitieren auch geringverdienende Erwerbstätige von einer Senkung der Sozialversicherungsbeiträge und des Grundfreibetrags der Einkommensteuer. Insgesamt werden gleichwohl nicht alle Bürgerinnen und Bürger (hinreichend) von Förderprogrammen und Abgabesenkungen entlastet. Für die Gruppe derjenigen, die diese Abgaben mangels Einkommen und Erwerbstätigkeit nicht entrichten, wird eine Aufstockung der sozialen Transferleistungen vorgeschlagen, die die ökosteuerbedingten Preiserhöhungen auffängt. Leitbild dabei ist, daß einkommenschwache Haushalte nicht schlechter gestellt werden dürfen. Die Konkretisierung dieses Leitbildes steht jedoch vor Schwierigkeiten:

### – Verteilung der Belastungswirkungen durch Ökosteuern

Es reicht nicht, auf die Steuerzahllast zu achten, denn diejenigen, die eine Steuer an das Finanzamt abführen, sind nicht automatisch die Belasteten. Ein Unternehmen, das Energiesteuer zahlt, wird einen mehr oder weniger großen Teil auf die Verbraucherpreise überwälzen. Diejenigen, die die Ökosteuerbelastung nach allen Überwälzungsvorgängen tragen, sind die tatsächlich Belasteten. Leider aber existieren über die Überwälzung von Steuern eher pauschale Hypothesen als empirische Untersuchungen.

### – Verteilungswirkung der Förderprogramme für den ökologischen Umbau

Beispielsweise soll mit dem Programm für eine Verkehrswende die Mobilität – auch ohne Auto – für alle gewährleistet werden. Die Bereitstellung von Alternativen für ein umweltfreundliches Verhalten ist daher auch als eine Form der Kom-

pensation gerade einkommensschwacher Bürgerinnen und Bürger zu sehen. Zwar trifft die Mineralölsteuererhöhung Bewohnerinnen und Bewohner des ländlichen Raumes stärker als Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner, die in der Regel mehr Möglichkeiten zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs haben. Auch aus diesem Grund sieht das Verkehrswendekonzept einen Ausbau der Bahn gerade in der Fläche vor.

- Verteilung der Entlastungswirkungen, die von Abgabensenkungen ausgehen

Hier stellen sich vergleichbare Konkretisierungsprobleme wie bei der Analyse der Belastungswirkungen der Ökosteuer.

- Nicht zuletzt ist die Verteilungswirkung der Verbesserung der Umweltqualität zu berücksichtigen

So leben einkommensschwache Haushalte überwiegend in besonders belasteten Stadtteilen und können sich aufwendige Freizeitfahrten nicht leisten, so daß sie von der Unwirtlichkeit der Städte besonders betroffen sind.

Angesichts der Probleme der Bestimmung der angemessenen Summen für den sozialen Ausgleich ist es von besonderer Wichtigkeit, die Verteilungswirkungen der ökologisch-sozialen Steuerreform in den ersten Jahren sorgfältig zu beobachten und ggf. Summen und Auszahlungswege für den sozialen Ausgleich entsprechend zu modifizieren. Auf jeden Fall sind die Mehrkosten für Energie in einkommensschwachen Haushalten gemäß ihren durchschnittlichen Energieverbräuchen zu ermitteln und ein voller Ausgleich für diese Mehrkosten vorzusehen. Ob und in welcher Form die durch die Energiepreiserhöhung zu erwartende Verteuerung weiterer Produkte kompensiert werden kann, ist noch eine offene Frage. Keine volle Kompensation soll es für die ökosteuerbedingten Benzinpreiserhöhungen geben, soweit hinreichend Alternativen insbesondere durch den öffentlichen Verkehr vorhanden sind.

Für den sozialen Ausgleich kommen drei Instrumente in Frage: Eine Aufstockung bestehender sozialer Transferleistungen, Pro-Kopf-Zahlungen an alle Haushalte (Öko-Bonus) oder eine Senkung der Mehrwertsteuer. Für die Variante der Aufstockung bestehender sozialer Transferleistungen sprechen folgende Gründe:

### **1. Aufstockung bestehender sozialer Transferleistungen**

Eine Erhöhung bestehender sozialer Transferleistungen um die ökosteuerbedingten Mehrausgaben erlaubt eine gezielte Kompensation unterer Einkommenschichten. Insbesondere ist eine Erhöhung des Wohngeldes und der Sozialhilfe-Regelsätze erforderlich. Bei Renten ist zu beobachten, ob die durch die Koppelung an die Nettoeinkommen zu erwartende Rentenerhöhung zur Kompensation der energiesteuerbedingten Mehrbelastungen ausreicht. Bezieherinnen und Bezieher geringer Renten sollen einen vollen Ausgleich für die Ökosteuern erhalten.

Zusätzlich sind soziale Ausgleichsmaßnahmen für Schwerbehinderte notwendig, da es für sie schwieriger ist, der Erhöhung der Mineralölsteuer durch Umstieg auf andere Verkehrsmittel auszuweichen.

## 2. Mehrwertsteuer

Die einfachste und unter Verteilungsaspekten besonders attraktive Lösung wäre die Senkung der Mehrwertsteuer. Dieser Lösung ist jedoch mit der Vorgabe von Mindeststeuersätzen durch die Europäische Union eine klare Grenze gesetzt. Es ist gegenwärtig nicht möglich, den regulären Satz der Mehrwertsteuer zu senken. Spielraum besteht allerdings hinsichtlich des in der Richtlinie 92/77/EWG angeführten Verzeichnisses von Steuertatbeständen, auf die ein ermäßigter Steuersatz von mindestens 5 % angewendet werden kann. Es ist zu erwägen, den derzeit in Deutschland angewendeten ermäßigten Steuersatz der Mehrwertsteuer von 7 % auf 5 % abzusenken.

## 3. Öko-Bonus

Die Grundidee des Öko-Bonus besteht darin, einen Teil des Aufkommens in Form von Pro-Kopf-Zahlungen auf die Wohnbevölkerung zurückzuverteilen. Dieses Verfahren für einen sozialen Ausgleich hat u. a. das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung in dem Gutachten für Greenpeace vorgeschlagen. Demnach soll ein Drittel des Aufkommens aus einer Energiesteuer in Form eines Öko-Bonus zurückgezahlt werden. Ein Öko-Bonus weist jedoch eine Reihe von Nachteilen auf:

Ein Öko-Bonus stellt eine Verschwendung knapper Haushaltsmittel dar

Ist der Hauptzweck des Öko-Bonus der soziale Ausgleich für untere Einkommensgruppen (etwa für das untere Drittel), dann wird für einen Öko-Bonus ein dreimal so hoher Betrag benötigt wie bei einer gezielten Rückgabe an die unteren Einkommensgruppen. Es ist daher eine Verschwendung knapper Haushaltsmittel, das Einkommen aus Ökosteuern in Form eines Öko-Bonus wieder auszuschütten, weil es auf diese Weise nur zu etwa einem Drittel für den Zweck des sozialen Ausgleichs und zu zwei Dritteln für keinen der drei als positiv einzuschätzenden Verwendungszwecke (Senkung anderer Abgaben, Förderprogramme, sozialer Ausgleich) zur Verfügung steht. Es gibt schlicht keinen guten Grund zur Zahlung eines Öko-Bonus an einkommensstarke Personen. Zwar sind auch diese in die Entlastungswirkung der Aufkommensverwendung einzubeziehen, dies sollte aber über eine Senkung der direkten, den Faktor Arbeit belastenden Steuern und Abgaben – insbesondere der Sozialversicherungsbeiträge und der Einkommensteuer – erfolgen.

Ein Öko-Bonus ist ungerecht

Für einen Öko-Bonus spricht auf den ersten Blick, daß er mit dem Leitbild „Jeder/jeder bekommt dasselbe“ eine elementare Ge-

rechtheitsregel verkörpert. Jedoch ist zu berücksichtigen, daß Gerechtigkeit nicht nur bedeutet, daß Gleiches gleich behandelt wird (horizontale Gerechtigkeit), sondern auch, daß Ungleiches angemessen unterschiedlich behandelt wird (vertikale Gerechtigkeit). Für eine differenzierte, verteilungspolitisch motivierte Rückgabe aber ist der Öko-Bonus schon vom Ansatz her überhaupt nicht geeignet. Bei einer Rückgabe durch eine Aufstockung bestehender Transferleistungen ist es hingegen möglich, bestimmte Gruppen gezielt stärker zu kompensieren.

Ein Öko-Bonus verursacht zusätzliche Verwaltungsbürokratie

Nicht zuletzt ist ein Ökobonus verwaltungsaufwendig, weil im Einwohnermelderegister (auf das nach dem DIW-Vorschlag zurückgegriffen werden soll) die Adressen aller Einwohner keineswegs vollständig und korrekt erfaßt sind und erst recht nicht die Kontonummern.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, daß der auf den ersten Blick bestechende Charme des Öko-Bonus als Mittel zur Abfederung sozialpolitisch unerwünschter Belastungswirkungen bei näherem Hinsehen verblaßt. Das mit einem Öko-Bonus angestrebte Ziel der gerechten Rückverteilung des Aufkommens an die Bürgerinnen und Bürger kann besser durch eine Aufstockung der sozialen Transferleistungen in Kombination mit einer umfassenden Reform und Senkung der Einkommensteuer erreicht werden.

### G. Förderprogramm für eine Energiewende

Die Arbeit der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ läßt keinen Zweifel daran, daß wir uns im Prozeß einer Klimaveränderung befinden. Nach neuesten Untersuchungen des Max-Planck-Instituts für Meteorologie in Hamburg beträgt die Wahrscheinlichkeit 95 %, daß die in den letzten 100 Jahren beobachtete Erwärmung der Erdatmosphäre um 0,7 °C ursächlich auf anthropogene Ursprünge zurückzuführen ist. Die Bundesregierung beabsichtigt die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 25 % bis 2005 auf der Basis von 1990. Ohne konkrete wirtschaftliche Anreize wird sich die Erreichung des Klimaschutzziels jedoch nicht automatisch einstellen.

Außer einer Energiesteuer ist auf ordnungspolitischer Ebene die Novellierung der Wärmeschutzverordnung und die Einführung einer Wärmenutzungsverordnung erforderlich. Die Einspeisung von Strom aus regenerativen Energiequellen muß kostendeckend vergütet werden. Das Energiewirtschaftsgesetz muß durch ein neues Gesetz ersetzt werden, in dem der Vorrang für erneuerbare Energieträger und Energiespar- und -effizienzmaßnahmen sowie die Prinzipien der Integrierten Ressourcen-Planung gesetzlich verankert werden. Diese Punkte sind für den Staat nicht mit Ausgaben verbunden, für die Energiewende aber unverzichtbar, weil sie die Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche Energieerzeugung schaffen. Eine Ausweitung der Energiesparberatung ist unumgänglich.

## 1. Förderprogramm Energiewende national

Darüber hinaus muß die ökologische Steuerreform durch ein Energiewendeprogramm flankiert werden. Da ein großer Teil dieser Energiesparprogramme über Kredite finanziert wird, kann das Programm ein beträchtliches Investitionsvolumen stimulieren. Das Energiewendeprogramm setzt sich wie folgt zusammen:

- Mit 200 Mio. DM wird ein „100 000-Dächer-Programm“ aufgelegt, das die Installation von Solarthermik- und Photovoltaikanlagen auf Gebäudedächern mit 30 % der Investitionskosten bezuschußt;
- 500 Mio. DM werden für 30 %ige Investitionskostenzuschüsse für andere regenerative Energiequellen zur Verfügung gestellt;
- die Mittel für die Forschung in den Bereichen erneuerbare Energien, rationelle Energieverwendung, Umwandlungs- und Verbrennungstechnik werden um 500 Mio. DM aufgestockt (Verdoppelung des Haushaltsansatzes);
- Unternehmen, die in Energiespar- und -effizienzmaßnahmen investieren, erhalten einen Anteil der von ihnen im gleichen Jahr gezahlten Energiesteuer zurückerstattet. Voraussetzung der Steuerermäßigung ist die Vorlage einer Umweltbilanz des Unternehmens und eine ausgearbeitete Politik zur nachhaltigen Reduktion des Energieverbrauchs;
- für Wärmeschutzmaßnahmen im zur Sanierung anstehenden Altbaubestand, Fenstererneuerung und Innenwand-Wärmedämmung im übrigen Altbaubestand sowie zur Erneuerung der Wärmeerzeugungsanlagen werden jährlich 10 Mrd. DM als zinsvergünstigte Kredite bereitgestellt. Die Kredite werden im Rahmen der Amortisation der Energiesparmaßnahmen zurückgezahlt;
- den Kommunen werden über zehn Jahre pro Jahr 500 Mio. DM als Zweckzuweisung für den Ausbau der Kraft-Wärme-Kopplung zur Verfügung gestellt;
- die Bundesregierung unterstützt die Sanierung und den Ausbau der Fernwärmenetze in einem Bund-Länder-Programm mit jährlich 600 Mio. DM;
- mit 300 Mio. DM p. a. wird der Aufbau einer Energieberatungsstruktur gefördert.

Nach zwei Jahren wird eine erste Bilanz der Akzeptanz und Inanspruchnahme des Energiewendeprogramms gezogen.

## 2. Zusätzlich sind Mittel für einen internationalen Klimafonds bereitzustellen

Mit einer ökologisch-sozialen Steuerreform wird auf zwei Wegen ein Beitrag zu mehr Gerechtigkeit und Effizienz bei der internationalen Verteilung der natürlichen Ressourcen geleistet: Zum einen wird durch die Verringerung des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen die Beanspruchung des gemeinsamen Umweltvermögens reduziert. „Weniger nehmen statt mehr geben“

formulierte jüngst die Arbeitsgruppe „Zukunftsfähiges Deutschland“ am Wuppertal Institut als neues Leitbild für die internationale Solidarität.

Darüber hinaus ist es unverzichtbar, daß Deutschland und die weiteren hoch entwickelten und durch einen hohen Pro-Kopf-Verbrauch gekennzeichneten Länder einen Beitrag dazu leisten, daß die sich entwickelnden Länder nicht dieselben Fehler wiederholen. Der bereits bestehende Global Environmental Facility Fonds ist zu diesem Zweck entsprechend zu reformieren und mit erhöhten Mitteln auszustatten. Auszahlungen aus dem internationalen Klimafonds an die Länder mit unterdurchschnittlichen Pro-Kopf-Emissionen sind für die Finanzierung einer dauerhaft umweltverträglichen Entwicklung zu verwenden. Es sind Investitionen in eine nachhaltige Entwicklung, insbesondere in die Nutzung regenerativer Energieträger, der Kraft-Wärme-Kopplung und Effizienzverbesserungen bei der Nutzung fossiler Energieträger, zu fördern. Deutschland sollte seinen Einfluß auf internationaler Ebene dahin gehend geltend machen, daß auch die anderen hoch entwickelten Industrieländer entsprechende Leistungen an den Global Environmental Facility Fonds zahlen.

Anzustreben ist, daß mittelfristig 20 Mrd. DM jährlich zusätzlich bereitgestellt werden. Diese Summe ist in Schritten von jeweils 2 Mrd. DM pro Jahr innerhalb von zehn Jahren zur Verfügung zu stellen.

Ein anderes Verfahren zur Bestimmung der Einzahlungen in den internationalen Klimafonds ergibt noch weitaus höhere Beträge:

Das International Panel of Climate Change (IPCC), das Wissenschaftlerinnengremium bzw. Wissenschaftlergremium für Fragen des Klimawandels der VN, sowie viele weitere Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler fordern, die Emissionen von Treibhausgasen weltweit bis zum Jahre 2050 um 50 % zu begrenzen.

Dabei sollten die Pro-Kopf-Emissionsrechte weltweit gleich verteilt werden. Diese elementare Gerechtigkeitsregel mag auf den zweiten Blick ungerecht erscheinen. Es könnte beispielsweise einerseits besser erscheinen, nördlichen Ländern aufgrund des naturgemäß höheren Heizbedarfs und des geringeren Sonnenenergie-Potentials höhere Pro-Kopf-Emissionsrechte zuzugestehen. Andererseits könnte argumentiert werden, daß den ärmeren (überwiegend südlichen!) Ländern zur nachholenden wirtschaftlichen Entwicklung eine Zeitlang höhere Pro-Kopf-Emissionen zuzugestehen sind. Auf den dritten Blick erscheinen diese Modifikationen jedoch nicht handhabbar, so daß alles in allem gleiche Pro-Kopf-Emissionsrechte als eine hinreichend gerechte und vor allem als einzig praktikable Lösung erscheinen.

Eine Kombination des Leitbilds der Gleichverteilung der Pro-Kopf-Emissionsrechte mit internationalen Emissionsminderungszielen ist nun der Schlüssel für ein Verfahren zur Bestimmung der Ein- und Auszahlungen im Rahmen eines internationalen Klimafonds:

Die insgesamt in den jeweiligen Jahren weltweit erlaubten CO<sub>2</sub>-Emissionen werden durch die jeweilige Weltbevölkerung geteilt. Damit erhält man die erlaubten Pro-Kopf-Emissionen. Ein Land erhält dann so viele Emissionsrechte wie die Multiplikation der Pro-Kopf-Emissionen mit der gegenwärtigen Bevölkerung entspricht. Benötigt ein Land höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen, so hat es diese den Ländern abzukaufen, die mit geringeren CO<sub>2</sub>-Emissionen auskommen. Zu diesem Zweck ist eine internationale „Emissionsbörse“ – im folgenden internationaler Klimafonds genannt – einzurichten. Der Preis würde sich aus dem Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage nach CO<sub>2</sub>-Emissionen ergeben.

Soll weltweit eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 25 % bis 2005 erreicht werden, und sei unterstellt, daß bis 2005 die Weltbevölkerung auf 6,5 Milliarden Menschen wächst und daß Einzahlungen mit dem hier in Anlehnung an das DIW vorgeschlagenen Steuersatz der Energiesteuer bewertet werden, dann müßte Deutschland bis 2005 seine CO<sub>2</sub>-Emissionen von 1085 Mio. t in 1987 auf 196 Mio. t um 82 % (!!) reduzieren, um genau seine Pro-Kopf-Emissionsrechte in Anspruch zu nehmen. Dann würde Deutschland weder Zahlungen aus dem internationalen Fonds erhalten noch einzahlen müssen. Gelingt „nur“ bzw. immerhin eine Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 25 % bis 2005, so müßte Deutschland 63 Mrd. DM in den Fonds einzahlen.

Der im vorliegenden Antrag mittelfristig geforderte Betrag von 20 Mrd. DM pro Jahr für einen internationalen Klimafonds entspricht also noch lange nicht den bei Kombination globaler Klimaschutzziele mit elementaren Gerechtigkeitsvorstellungen fälligen Mitteln.

#### **H. Förderprogramm für eine Verkehrswende**

Ziel des Förderprogramms für eine Verkehrswende ist es, eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität in einer ökologisch umgebauten Industriegesellschaft dauerhaft zu sichern. Eine notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung ist die Internalisierung der externen Kosten in die Transportpreise der jeweiligen Verkehrsträger, um durch ehrlichere, d. h. verursachergerechte, Transportpreise konkrete Schritte der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf die relativ umweltverträglichen Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu erreichen.

Im Zielhorizont bis zum Jahre 2010 werden Verlagerungen in folgender Größenordnung angestrebt (vgl. auch K. O. Schallaböck/M. Hesse: Konzept für eine neue Bahn, Wuppertal 1995, S. 39):

Personenverkehr + 190 % bei Bahn und Bus  
– 40 % beim Pkw- und Flugverkehr

Güterverkehr + 110 % auf Schiene und Schiff  
– 40 % auf der Straße.

Aufgrund der jahrzehntelangen Benachteiligung der öffentlichen Verkehrsmittel bei den Infrastrukturmaßnahmen ist die durch die Erhebung von Ökosteuern eingeleitete Verkehrswende durch ein

Investitionsprogramm zu unterstützen. Langfristig soll auch der öffentliche Verkehr zumindest seine vollen Betriebskosten tragen. Mit einer Entlastung der Bahn von Altschulden, einem nachholenden Investitionsprogramm und der verursachergerechten Belastung des Verkehrs mit den Folgekosten sind dafür die entsprechenden unternehmerischen Voraussetzungen geschaffen.

Gleichzeitig stellt das Verkehrswendeprogramm über eine zweckgebundene Erhöhung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes gezielt Fördermittel für ein kontinuierlich verbessertes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel zur Verfügung und schafft dadurch Anreize zum Umsteigen vom energie- und umweltintensiven Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere auf die Bahn. Elemente des verbesserten ÖV-Angebots sind:

– Erweiterte Netzstruktur

Erweiterung des Schienennetzes um 10 000 km bis zum Jahre 2010, wobei Ausbau- und Neubautrassen im Verhältnis 4:1 zu gewichten sind. Dazu wird der jährlich verfügbare Rahmen für Investitionen in Schienenwege von 10 auf bis zu 13 Mrd. DM pro Jahr erhöht. Insgesamt stellt der Bund in 15 Jahren etwa 33 Mrd. DM zur Verfügung.

– Erhöhte Kapazität auf der Schiene

Investitionszuschüsse des Bundes in Höhe von 33 % der Kosten für die Anschaffung zusätzlichen rollenden Materials und verbesserter Technik (u. a. Neigetechnik, Einzelradantrieb, Telematik) im Wert von 9 Mrd. DM im Jahr. Insgesamt stellt der Bund in 15 Jahren etwa 33 Mrd. DM zur Verfügung.

– Quantitative Verdichtung: Integraler Taktverkehr, Vernetzung Bus/Bahn

Dazu sind kurzfristig zusätzliche Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (in 15 Jahren insgesamt 55 Mrd. DM) einzusetzen.

Ferner werden zusätzliche ÖPNV-Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz zugewiesen (in 15 Jahren insgesamt 66 Mrd. DM), die in den Ländern und Kommunen vor allem die Betriebskosten für den gesamten ÖPNV, auch außerhalb der DB AG, absichern sollen.

– Qualitative Verbesserungen

Als qualitative Verbesserungen sind die Festlegung von Mindeststandards hinsichtlich Bedienungshäufigkeit und Vernetzung der öffentlichen Verkehrsmittel besonders dringlich. Mit einem differenzierten, nachfrageorientierten Angebot im öffentlichen Verkehr, das vom Anrufsammeltaxi – auch im ländlichen Raum im Stundentakt – über Regional-, Stadt- und Schnellbusse sowie Nahverkehrsbahnen bis zum InterRegio, InterCity und ICE reicht, kann allen Verkehrsbedürfnissen entsprochen werden. Ebenso wichtig sind offensives Marketing, erhöhter Komfort von Bussen und Bahnen, eine attraktivere und übersichtlichere Tarifstruktur, eine aus Frauensicht veränderte Verkehrsplanung und partizipative Planungsver-

fahren (z. B. Fahrgastbeiräte). Der Verkehrsplanung ist eine Mängelanalyse des öffentlichen Verkehrs zugrunde zu legen, in deren Rahmen auch die Belange von Frauen und Körperbehinderten zu berücksichtigen sind.

Der Lärmschutz wird durch ein 15-Jahres-Programm „Lärmschutz Schiene“ in Höhe von ca. 1 Mrd. DM pro Jahr verbessert. Insgesamt stellt der Bund in 15 Jahren etwa 11 Mrd. DM zur Verfügung.

Zur Aufarbeitung des großen Sanierungsbedarfs an den ca. 6 000 Bahnhöfen und Haltestellen sind nach Schätzung der DB AG ca. 30 Mrd. DM an Investitionen notwendig. Mit einem 15-Jahres-Programm „Sanierung von Bahnhöfen“ beteiligt sich der Bund an dieser Aufgabe mit Investitionszuschüssen von bis zu 2 Mrd. DM pro Jahr. Insgesamt stellt der Bund in 15 Jahren etwa 22 Mrd. DM zur Verfügung.

Abb. 2: Übersicht über das Förderprogramm Verkehrswende

<b>Maßnahme</b>	<b>Bundesmittel pro Jahr in Mrd. DM bei Erreichung der Förderhöchstsumme</b>
Erweiterung des Schienennetzes der Bahn um 10 000 km	3 Mrd. DM
Investitionszuschuß für Anschaffung zusätzlichen rollenden Materials und moderner Systemtechnik	3 Mrd. DM
15-Jahres-Programm Sanierung und Ausbau von Bahnhöfen	2 Mrd. DM
Zusätzliche Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	5 Mrd. DM
Zusätzliche Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz	6 Mrd. DM
15-Jahres-Programm Lärmschutz Schiene	1 Mrd. DM
<b>Summe</b>	<b>20 Mrd. DM</b>

Auch für das Verkehrswende-Programm wurde ein glockenförmiger Verlauf gewählt (siehe Anlagen 6 und 7 a und b), da in den ersten Jahren Vorlauf- und Planungszeiten einzuhalten sind. Nach einem Einstieg mit relativ niedrigen Beträgen sollen die Aufwendungen nach fünf bis sechs Jahren ihr Maximum erreichen, um danach tendenziell wieder abzunehmen. Die in der Tabelle angegebenen Beträge sind als Höchstwerte anzusehen.

Eine grundlegende Generalrevision des Bundesverkehrswegeplans nach den Kriterien der Sicherung nachhaltiger Mobilität wird weitere Umschichtungen staatlicher Investitionsmittel zugunsten der öffentlichen Verkehrsträger erbringen.

Darüber hinaus sind die Umschichtungen von Investitionen zu Lasten der Straße und zugunsten von Schiene, Bus und Rad kontinuierlich auf ihre Auswirkungen auf die tatsächlichen Verkehrsleistungen zu überprüfen und entsprechend der Zielsetzung der Verkehrswende an die aktuelle Entwicklung anzupassen.

## **I. Anpassungshilfen für besonders betroffene Branchen und Regionen**

Energieintensive Branchen werden durch die Erhebung einer Energiesteuer überdurchschnittlich stark belastet und profitieren bei einer Rückgabe des Aufkommens etwa durch eine Senkung der Sozialversicherungsbeiträge unterdurchschnittlich gegenüber arbeitsintensiven Branchen. Dieser Effekt ist unerlässlich für den ökologischen Strukturwandel, er sollte die Branchen jedoch nicht so unvermittelt treffen, daß sie die erforderlichen Anpassungsprozesse nicht bewältigen können. Die tatsächlichen Auswirkungen einer ökologisch-sozialen Steuerreform auf die Wettbewerbsfähigkeit etwa der Grundstoffindustrie wie auch möglicher Anpassungshilfen lassen sich erst im Rahmen einer differenzierten Betrachtung der Kostenstrukturen und der Absatzbedingungen erschließen. Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Deutschen Bundestag Vorschläge für eine konkrete Ausgestaltung von Förderinstrumenten für besonders betroffene Branchen und Regionen zur Entscheidung vorzulegen.

Vorbehaltlich der Ergebnisse dieser Studie sind für Anpassungshilfen für besonders betroffene Branchen und Regionen Mittel in der Größenordnung von bis zu 10 Mrd. DM pro Jahr bereitzustellen. Über eine Konkretisierung der Förderinstrumente ist auf der Grundlage der Empfehlungen der in Auftrag zu gebenden Studie zu entscheiden.

Vollkommene und bedingungslose Ausnahmeregelungen von der Belastung mit der CO<sub>2</sub>-Energiesteuer sind nicht sinnvoll, weil gerade in den energieintensiven Branchen Anreize zum sparsamen Umgang mit natürlichen Ressourcen gesetzt werden müssen. Gleichwohl sind die Belastungswirkungen von Ökosteuern – erwünschterweise – anders verteilt als die Entlastungswirkungen durch Senkung anderer Abgaben. Besondere Relevanz bekommt das Problem der Betroffenheit einzelner Branchen im Fall eines nationalen Alleingangs, weil dann diese Branche nicht nur mit starken Kostenerhöhungen und Anpassungserfordernissen zu kämpfen hat, sondern vor allem damit konfrontiert ist, daß die Konkurrenz in anderen Ländern überwiegend nicht mit ökosteuerbedingten Kostenerhöhungen belastet ist.

## **J. Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der Länder und Gemeindefinanzen**

Um mit dem Fazit zu beginnen: Eine seriöse Prognose der Auswirkungen einer ökologischen Steuerreform auf die Einnahmen der kommunalen Haushalte ist zur Zeit kaum möglich. Die nachfolgenden Überlegungen sind daher nur als ein erster Einstieg in diese bisher völlig vernachlässigte Debatte zu verstehen.

Besonders offensichtlich ist die Notwendigkeit von Ausgleichszahlungen bei einer Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer, die bislang den Ländern zugeflossen ist, während die Mineralölsteuer zur Zeit noch eine reine Bundessteuer ist.

Bedeutsamer als die direkten sind vermutlich die indirekten Wirkungen von bundesweiten Ökosteuern auf die kommunalen Einnahmen und Ausgaben (siehe dazu Abschnitt D). Ergänzend sei hier noch auf zwei zusätzliche Punkte hingewiesen: Erstens kommt ein großer Teil des Verkehrswende-Programms den Ländern und Gemeinden zugute, die damit dringend erforderliche Investitionen und Betriebskostenzuschüsse im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr finanzieren können. Zweitens dürfte für die Gemeinden die Wirkung einer ökologisch-sozialen Steuerreform auf das Aufkommen der Gewerbesteuer von besonderer Bedeutung sein. Da die künftige Struktur der Gewerbesteuer noch völlig unklar ist, sind hier Prognosen natürlich nur unter großen Vorbehalten möglich. Bei einer Beibehaltung der jetzigen Bemessungsgrundlagen werden regional sehr unterschiedliche Effekte auftreten. Regionen, die stark von der Chemie- oder der Stahlindustrie oder anderen energieintensiven Industrien abhängig sind, werden sicher auf staatliche Zuwendungen für einen Umstellungszeitraum angewiesen sein. Umgekehrt wird sich die Ansiedlung umweltfreundlicher Betriebe für die Kommunen zukünftig eher bezahlt machen.

Von besonderer Bedeutung für Länder und Gemeinden ist aber nicht nur eine hinreichende Finanzausstattung, sondern die Wiederbelebung eigener Einnahmequellen, bei denen nicht nur die Ertrags- sondern auch die Erhebungskompetenz in der Hand der Gemeinden liegt. Es sind abgaberechtliche Handlungsmöglichkeiten für Länder und Gemeinden gerade im Bereich der Umweltabgaben zu schaffen. Mögliche Gegenstände für regional zu erhebende Umweltabgaben sind Verpackungs-, Abfall- und Sonderabfallabgaben, Abgaben auf den innerstädtischen Verkehr und im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung.

#### **K. Internationale Aktivitäten für eine ökologische Steuerreform**

Eine nationale Initiative für eine ökologisch-soziale Steuerreform stößt auf Probleme und Grenzen, wenn es nicht zu einem international gemeinsamen Vorgehen kommt:

- Für die ökologische Wirksamkeit der ökologisch-sozialen Steuerreform – insbesondere im Bereich des Klimaschutzes – ist es unerlässlich, daß alle Länder mit hohem Pro-Kopf-Energieverbrauch ihren Beitrag zur Verminderung der energiebedingten Schadstoffemissionen leisten.
- Weiterhin entstehen in einer Welt mit freiem Verkehr von Gütern und Kapital Probleme für die Wettbewerbsfähigkeit der inländischen Industrie, da die energieintensiven Branchen im Inland mit ökosteuerbedingten Kostenerhöhungen konfrontiert werden, da durch die Senkung anderer Abgaben und die Förderprogramme für besonders betroffene Branchen und Regionen nicht vollständig kompensiert werden können.
- Nicht zuletzt existieren zahlreiche internationale Abkommen, die nationalen Initiativen enge rechtliche Grenzen setzen.

Aus diesen Gründen sind sowohl im Rahmen der Verhandlungen über ein Zusatzprotokoll zum Klimagipfel 1995 in Berlin als auch auf der Ebene der Europäischen Union alle Möglichkeiten zur Beschleunigung der Beschlußfindung und vor allem des konkreten umweltpolitischen Handelns auszuschöpfen.

#### **L. Wissenschaftliche Begutachtung und Berichterstattungspflicht der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen**

Eine langfristige Festlegung der Steuersätze der Ökosteuern ist von zentraler Bedeutung für die Planungssicherheit der steuerpflichtigen Unternehmen und Verbraucherinnen bzw. Verbraucher. Die perspektivische Bestimmung von Steuersätzen für einen Zehn-Jahres-Zeitraum ist als Signal der Politik zu verstehen, wohin die mittel- und langfristige Entwicklung der ökologischen Reform des Steuersystems gehen soll.

Gleichwohl sind irreversible Festlegungen von Steuersätzen der Ökosteuern sowie von Verwendungsoptionen des Aufkommens nicht sinnvoll und möglich:

Die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen einer ökologisch-sozialen Steuerreform sind nur sehr beschränkt prognostizierbar. Sie hängen maßgeblich von den Reaktionen der Steuerpflichtigen ab. Da es noch keine Erfahrungen mit einer so weitreichenden Umgestaltung des Steuersystems gibt, sind die in den Anlagen angestellten Schätzungen unvermeidlich mit großen Unsicherheiten behaftet. Die Steuersatzpfade wurden so gewählt, daß umweltpolitische Ziele unter den angenommenen Reaktionen der Unternehmen und Verbraucherinnen bzw. Verbraucher erreicht werden. Die Vorschläge zur Rückgabe des Aufkommens wiederum hängen von den tatsächlich erzielten Mehreinnahmen aus Ökosteuern und dem Abbau ökologisch schädlicher Subventionen ab. Sollten die Reaktionen der Unternehmen und Verbraucherinnen bzw. Verbraucher sehr von den hier angenommenen abweichen, sollten daher die Steuersätze und Verwendungsoptionen entsprechend korrigiert werden können.

Zudem ist es im Falle erheblicher Änderungen der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sinnvoll, die Umwelt- und Wirtschaftspolitik entsprechend anzupassen. So würde beispielsweise ein erneuter Ölpreisschock gebieten, die Energiebesteuerung vorsichtiger auszugestalten. Auch hat die Bundesregierung nur begrenzt Einfluß auf die Einführung einer Energiesteuer in Europa bzw. OECD-weit. Sollte die Mehrzahl insbesondere der europäischen Länder keine Fortschritte bei der Energiebesteuerung machen, ist zu überprüfen, ob das Ziel der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland die hier vorgeschlagenen Steuersatzpfade im nationalen Alleingang zuläßt.

Aus diesen Gründen sind die Rahmenbedingungen sowie die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der ökologisch-sozialen Steuerreform regelmäßig durch geeignete Expertengremien zu überwachen. Aufgabe dieses Gremiums ist

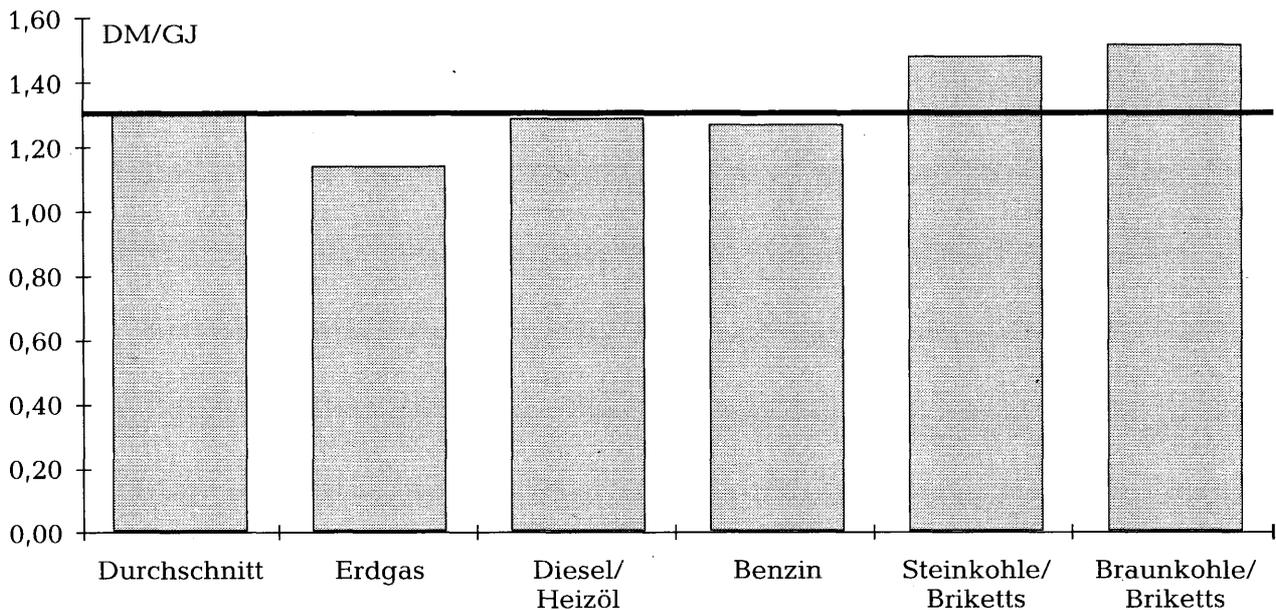
es auch, der Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag Vorschläge für etwaige Änderungen der ökologischen Besteuerung zu machen.

Als Expertengremien sind zum einen bereits existierende Institutionen – z. B. der Sachverständigenrat zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, die Wirtschaftsforschungsinstitute, der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen und das Umweltbundesamt – zu beauftragen, im Rahmen ihrer ohnehin stattfindenden Gutachtertätigkeit explizit Wirkungsanalysen der ökologisch-sozialen Steuerreform vorzulegen. Zum anderen sind Institute bzw. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler einzubeziehen, die sich in besonderer Weise in der Debatte um eine ökologische Steuerreform hervorgetan haben.

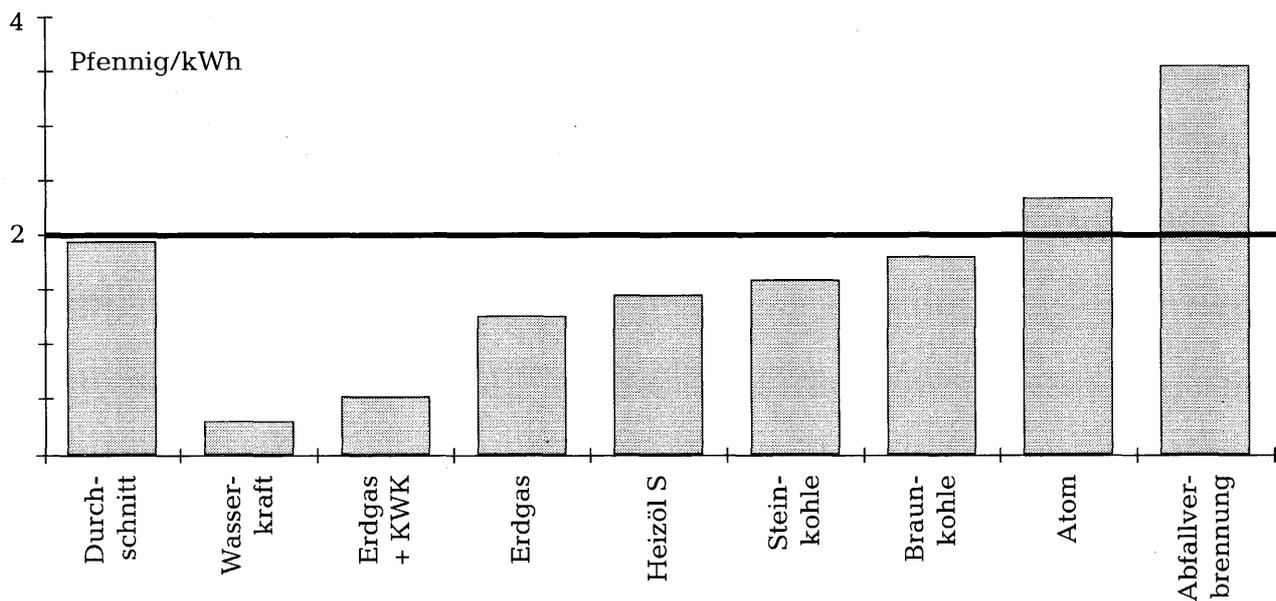
Die regelmäßigen Analysen und Berichterstattungen sollen sich auf die im vorstehenden Antragstext bereits aufgeführten Daten und Entwicklungen beziehen.

Des weiteren wird die Bundesregierung aufgefordert, jährlich einen Rechenschaftsbericht über die Verwendung des Aufkommens vorzulegen.

## Anlage 1a

**Struktur der Steuersätze auf fossile Energieträger im Einführungsjahr  
bei einer CO<sub>2</sub>/Energiesteuer**


## Anlage 1b

**Struktur der Steuerbelastung des elektrischen Stroms im Einführungsjahr  
bezogen auf die Kilowattstunde bei Erhebung einer Primärenergiesteuer auch in der  
Elektrizitätswirtschaft**


Die Grafik veranschaulicht die Wirkung einer Primärenergiesteuer in der Elektrizitätswirtschaft. Abhängig von der Art der genutzten Energieträger und dem Wirkungsgrad entstehen – ökologisch und ökonomisch erwünscht – sehr unterschiedliche Belastungen pro Kilowattstunde. Beispielhaft wird für verschiedene Brennstoffe sowie für ein Erdgas-Kraftwerk mit Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) gezeigt, daß relativ umweltfreundliche Kraftwerkstypen mit erheblich geringeren Belastungen pro Kilowattstunde konfrontiert werden.

## Anlage 2

**Steuersatz und -aufkommen der Energiesteuer sowie erwartete CO<sub>2</sub>-Reduktion gegenüber 1990**

Jahr	durchschnittlicher Steuersatz DM/GJ	Steuer-aufkommen Mrd. DM	Erwartete Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emission gegenüber 1990 in %
1995			- 8
1996	1,30	18,3	-11
1997	2,02	27,9	-13
1998	2,79	37,2	-15
1999	3,62	46,5	-16
2000	4,50	55,5	-18
2001	5,45	67,0	-19
2002	6,46	78,2	-21
2003	7,54	89,3	-22
2004	8,70	100,3	-23
2005	9,94	111,1	-24

## Anlage 3

**Wirkungen einer Energiesteuer auf die Verbraucherpreise**

Bei der Strompreisänderung handelt es sich um eine durchschnittliche Angabe, die sich für die in Deutschland eingesetzten Energieträger und den typischen Wirkungsgraden der Kraftwerke ergibt (vgl. Anlage 1 a).

Jahr	Steuersatz DM/GJ	Benzin	Heizöl	Erdgas	Steinkohle	Braunkohle	Strom (durchschnittlich)
		incl. MwSt. DM/l	incl. MwSt. DM/l	incl. MwSt. DM/m <sup>3</sup>	incl. MwSt. DM/50 kg	incl. MwSt. DM/50 kg	incl. MwSt. ohne Wegfall Kohlepfennig DM/kWh
1996	1,30	0,05	0,05	0,04	2,09	1,74	0,02
1997	2,03	0,07	0,09	0,07	3,27	2,72	0,03
1998	2,80	0,10	0,12	0,10	4,50	3,76	0,04
1999	3,62	0,13	0,15	0,12	5,82	4,86	0,05
2000	4,51	0,17	0,19	0,16	7,25	6,05	0,07
2001	5,45	0,20	0,23	0,19	8,77	7,31	0,08
2002	6,46	0,24	0,27	0,22	10,39	8,67	0,10
2003	7,55	0,28	0,32	0,26	12,15	10,13	0,11
2004	8,70	0,32	0,37	0,30	14,00	11,67	0,13
2005	9,94	0,37	0,42	0,34	15,99	13,34	0,15

## Anlage 4

**Erhebung von Ökosteuern im Verkehrsbereich sowie erwartete Verbrauchsreduktion**

Jahr	steuerbedingte Treibstoffpreiserhöhung gesamt DM/l	Treibstoffpreis nach Ökosteuern (Bezugsjahr 1995) DM/l	Aufkommen Ökosteuern im Verkehr (Mineralölsteuer u. Schwerkverkehrsabgabe) Mrd. DM	Erwartete Reduktion des Mineralölverbrauchs gegenüber 1995 in %
1995		1,50		
1996	0,50	2,00	28,7	-13
1997	0,80	2,30	43,8	-19
1998	1,10	2,60	57,4	-23
1999	1,40	2,90	69,0	-26
2000	1,70	3,20	79,7	-29
2001	2,00	3,50	89,8	-32
2002	2,30	3,80	99,2	-34
2003	2,60	4,10	108,1	-36
2004	2,90	4,40	116,4	-38
2005	3,20	4,70	124,3	-40

## Anlage 5

**Mehreinnahmen bzw. Minderausgaben aus dem Abbau ökologisch schädlicher Subventionen**

Jahr	Abbau ökolog. schädli. Subv. Mineralölsteuer Mrd. DM	Reform Kilometerpauschale Mrd. DM	Abbau Kohlesubventionen Mrd. DM	Umschicht. Verkehrshaushalt Mrd. DM	Summe Mehreinnahmen bzw. Minderausg. Mrd. DM
1995					
1996	2,0	0,0	0,5	3,0	5,5
1997	3,9	0,8	1,0	3,0	8,7
1998	5,6	1,7	1,5	3,0	11,8
1999	7,2	2,5	2,0	3,0	14,7
2000	8,7	3,3	2,5	3,0	17,5
2001	10,2	4,2	3,1	3,0	20,4
2002	11,6	5,0	3,7	3,0	23,3
2003	13,0	5,0	4,3	3,0	25,3
2004	14,3	5,0	4,9	3,0	27,2
2005	15,6	5,0	5,5	3,0	29,1

**Förderprogramme für den ökologischen Umbau**

Die Angabe der prozentualen Mehrausgaben umfaßt zwecks Vergleichbarkeit mit anderen Vorschlägen nur die nationalen Förderprogramme. Außerdem wird berücksichtigt,

- daß ein Teil der Förderprogramme durch Ausgabenkürzungen gegenfinanziert wird,
- daß die Anpassungshilfen für energieintensive Branchen und Regionen in Form von Steuerermäßigungen zur Verfügung gestellt werden und daher nicht als Mehrausgaben anfallen.

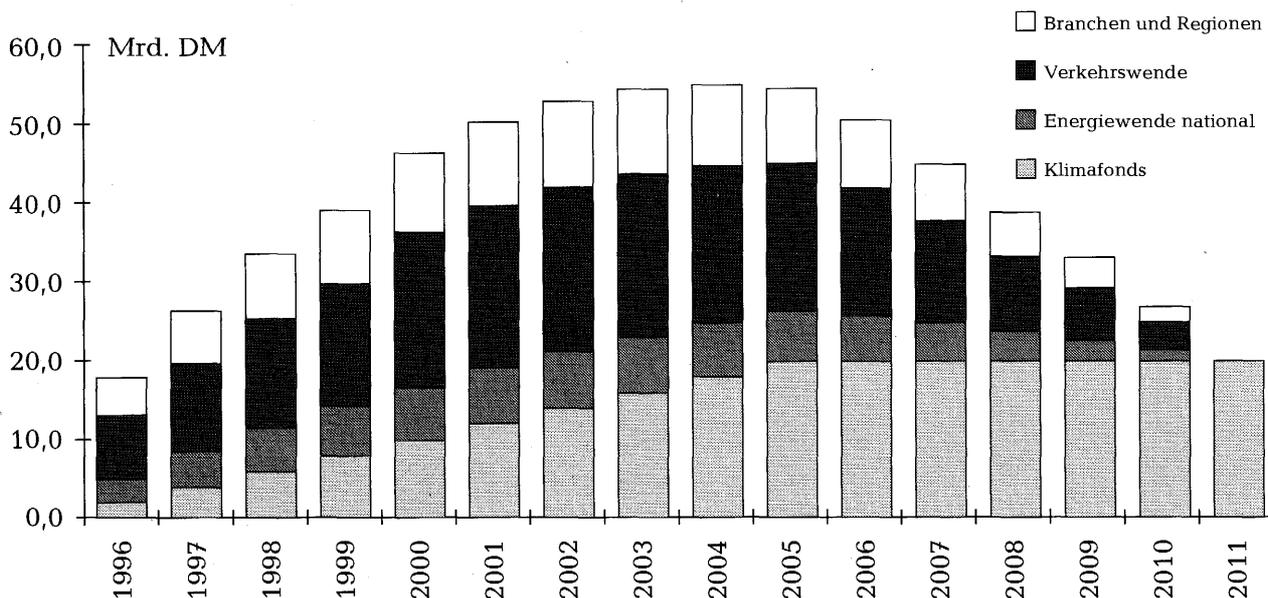
Jahr	Energie-wende national	Klimafonds	Verkehrswende	Branchen und Regionen	Förderprogramme gesamt	Nationale Öko-Nettomehrausg. abzüglich Förderprogramm Branchen u. Regionen	in % des Aufkommens
	Mrd. DM	Mrd. DM	Mrd. DM	Mrd. DM	Mrd. DM	Mrd. DM	
1995							
1996	3,2	2,0	7,9	4,7	<b>17,8</b>	7,5	14,3
1997	4,5	4,0	11,3	6,8	<b>26,5</b>	11,8	14,6
1998	5,5	6,0	13,8	8,3	<b>33,7</b>	14,9	14,0
1999	6,2	8,0	15,6	9,4	<b>39,2</b>	16,9	13,0
2000	6,7	10,0	19,8	10,1	<b>46,6</b>	21,0	13,8
2001	7,1	12,0	20,7	10,6	<b>50,4</b>	21,7	12,3
2002	7,2	14,0	21,1	10,8	<b>53,1</b>	21,6	10,8
2003	7,1	16,0	20,8	10,7	<b>54,6</b>	20,6	9,3
2004	6,8	18,0	20,1	10,2	<b>55,1</b>	19,0	7,8
2005	6,3	20,0	18,9	9,5	<b>54,7</b>	16,7	6,3
<b>Summe 1996–2005:</b>	<b>60,8</b>	<b>110,0</b>	<b>169,9</b>	<b>91,2</b>	<b>431,9</b>	<b>171,7</b>	

Anlage 7a

Volumen der einzelnen Förderprogramme

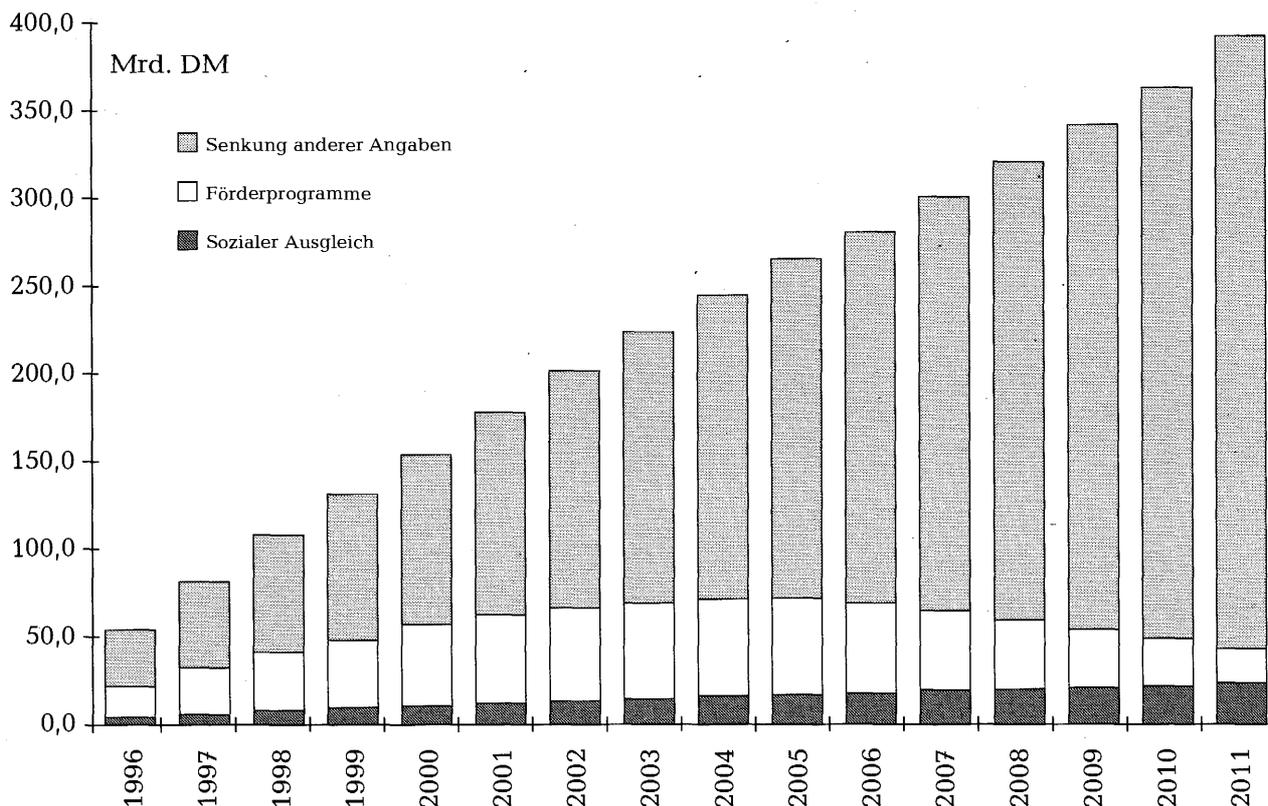
– Nationale Förderprogramme (davon 20 % Energiewende; 50 % Verkehrswende; 30 % Branchen und Regionen)

– Zusätzlich wird ein internationaler Klimafonds in Schritten von 2 Mrd. DM binnen zehn Jahren mit 20 Mrd. DM pro Jahr ausgestattet



Anlage 7b

Senkung anderer Abgaben, sozialer Ausgleich und Förderprogramme als Anteil am Gesamtaufkommen



## Anlage 8

**Der Vorschlag „Einstieg in eine ökologisch-soziale Steuerreform“ der Fraktion BÜNDNIS 90/  
DIE GRÜNEN in der Übersicht (jeweils in Mrd. DM)**

	Erhebungsseite				Verwendungsseite					
	Energie- steuer	Öko- steuern im Verkehrs- bereich	Abbau ökolog. schädl. Subv.	<b>Summe Mehrein- nahmen bzw. Min- derausg.</b>	Abschaff. Kfz.- Steuer für Pkw	Bundes- Zuschuß zur Sozial- versich.	Einkom- men- und Unterneh- men- steuer- reform	Summe Senkung andere Abgaben	Sonstiger sozialer Ausgleich	Förder- pro- gramme Öko- Umbau  gesamt
1995										
1996	18,3	28,7	5,5	<b>52,6</b>	10,5	21,1	0,0	31,6	3,2	17,8
1997	27,9	43,8	8,7	<b>80,4</b>	10,5	38,5	0,0	49,0	4,8	26,5
1998	37,2	57,4	11,8	<b>106,4</b>	10,5	40,9	15,0	66,4	6,4	33,7
1999	46,5	69,0	14,7	<b>130,2</b>	10,5	47,6	25,0	83,1	7,8	39,2
2000	55,5	79,7	17,5	<b>152,7</b>	10,5	51,4	35,0	96,9	9,2	46,6
2001	67,0	89,8	20,4	<b>177,2</b>	10,5	60,6	45,0	116,1	10,6	50,4
2002	78,2	99,2	23,3	<b>200,7</b>	10,5	67,1	58,0	135,6	12,0	53,1
2003	89,3	108,1	25,3	<b>222,7</b>	10,5	72,2	72,0	154,7	13,4	54,6
2004	100,3	116,4	27,2	<b>243,9</b>	10,5	76,6	87,0	174,1	14,6	55,1
2005	111,1	124,3	29,1	<b>264,5</b>	10,5	81,4	102,0	<b>193,9</b>	<b>15,9</b>	<b>54,7</b>

