



FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT

GREEN BUDGET GERMANY

**Eckpunkte-Papier**  
**SOZIAL AUSGESTALTETE**  
**ÖKOLOGISCHE FINANZREFORM**

**Stand: 7. November 2008**

Stark gestiegene bzw. schwankende Energiepreise und eine auseinander driftende soziale Schere erfordern die Überprüfung bisheriger Konzepte einer Ökologischen Finanzreform insbesondere auf soziale Ausgewogenheit und politische Durchsetzbarkeit. Gleichzeitig besteht auch nach den ersten Ansätzen einer ökologischen Steuer- und Finanzreform weiterhin ein riesiges Potential an möglichen Maßnahmen die Marktkräfte in eine ökologischere Richtung zu lenken, indem externe Kosten internalisiert und umweltschädliche Subventionen abgebaut werden. Der immer akuter werdende Klimawandel macht die Notwendigkeit tief greifender Reformen deutlich und hat die Voraussetzungen für deren Akzeptanz verbessert. Die kürzlich sichtbar gewordene Finanzkrise hat jedoch die politische Tagesordnung durcheinander gewirbelt und dominiert die derzeitige Politik. Es besteht daher trotzdem die Gefahr von Rückzugsgefechten – sei es bei Energiesteuern oder bei der Atomenergie – wenn die soziale Frage nicht glaubhaft in ökologische Reformkonzepte integriert wird. So gab es in letzter Zeit bereits einige Anstöße in Richtung einer sozial ausgestalteten Ökologischen Finanzreform, die das Thema in die politische Debatte gebracht haben: sei es die Idee eines Energiegeldes (bisher auch als Öko- oder Klimabonus bezeichnet), das vor allem von den Grünen diskutiert wird, sei es der Vorstoß von Hermann Scheer und Andrea Ypsilanti zu einer sozialen Energiepolitik, das Papier von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel mit Ansätzen einer sozial ausgewogenen Ökologischen Finanzreform im Rahmen einer ökologischen Industriepolitik oder Konzepte zu Teilaspekten einer sozialen ÖFR wie das von FÖS und Greenpeace zur Reform der Dienstwagenbesteuerung.

Bei der Überprüfung und ggf. Weiterentwicklung bestehender Positionen wäre eine Verständigung wichtiger gesellschaftlicher Kräfte auf wesentliche Kernforderungen wünschenswert, um durch eine weitgehend abgestimmte Stoßrichtung die Durchsetzungskraft – auch im Hinblick auf die anstehenden Europa- und Bundestagswahlen – zu stärken.

Vorstand

Dr. Anselm Görres (Vorsitz)  
Dipl.-Vw. Kai Schlegelmilch  
(Stellvertretender Vorsitz)  
Florian Prange M.Sc. (Schatzmeister)  
Dipl.-Vw. Edgar Endrukaitis  
Dipl.-Ing. Johannes Lackmann  
Dipl.-Vw. Bettina Meyer

Geschäftsführung

Damian Ludewig  
Andrea Sauer (in Elternzeit)  
Sebastian Schmidt

Beirat des FÖS

Dr. Gerhard Berz  
Prof. Dr. H.-C. Binswanger, CH  
Dr. Martin Bursik, Vize-Premier, CZ  
Prof. Dr. Frank Convery, IRE  
Dr. Henner Ehringhaus, CH  
Dr. Franz Fischler, EU-  
Agrarkommissar a.D., AT  
Josef Göppel, MdB  
Prof. Dr. Hartmut Graßl  
Prof. Dr. Gebhard Kirchgässner, CH  
Norbert Mann  
Dr. Paul E. Metz, NL  
Prof. Janet E. Milne, USA  
Yannis D. Paleocrassas, GR  
Prof. Dr. Albert J. Rädler  
Christine Scheel, MdB  
Matthias Max Schön  
Prof. Dr. Ulrich Steger  
Prof. Dr. Norbert Walter  
Prof. Dr. E. U. von Weizsäcker  
Prof. Dr. Wolfgang Wiegand  
Anders Wijkman MdEP, S  
Dr. Angelika Zahrt

eckpunktepapier.doc/07.11.2008

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

Landsbergerstr. 191 · 80687 München · Fon 089-520 113-13, Fax -14 · [foes@foes.de](mailto:foes@foes.de) · [www.eco-tax.info](http://www.eco-tax.info)  
GLS Gemeinschaftsbank eG Konto 804 371 3000 · BLZ 430 609 67 · IBAN DE87430609678043713000  
Gemeinnützig zur Förderung wissenschaftlicher Zwecke laut Finanzamt München für Körperschaften

\*ehemals: „Förderverein Ökologische Steuerreform“

Neue Adresse ab 01 Januar 2009: Seestr. 116, 13353 Berlin

INHALT	SEITE
I. VERKEHR	2
1. Dienst- und Firmenwagen	2
2. Entfernungspauschale	3
3. Kfz-Steuer ökologisieren	3
4. Angleichung Energiesteuer auf Dieselfahrzeuge	4
5. LKW-Maut	4
6. Kerosinsteuer/ Ticket-Abgabe / Flugsteuer	5
II. ENERGIE	6
1. Atomenergie	6
2. Ausnahmeregelungen Energiesteuer	8
3. Steuer auf Heizstoffe	9
4. Kohlesubventionen	9
5. Emissionshandel	10
6. Sozialtarife/ progressive Stromsteuer	11
III. KLIMA-/ ÖKOBONUS	11
IV. ÜBERBLICK	12

## I. VERKEHR

### 1. Dienst- und Firmenwagen

#### Ausgangslage

Der Anteil von Dienstwagen bei der Neuzulassung von Fahrzeugen liegt mittlerweile bei über 60 Prozent. Dienstwagen haben einen entscheidenden Einfluss auf die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands in Deutschland, weil der größte Teil oft nach wenigen Jahren weiterverkauft wird und so den Gebrauchtwagenmarkt dominiert. Die bisherigen steuerlichen Regelungen, sowohl der betrieblichen als auch der privaten Nutzung von Dienstwagen, sind weder ökologisch noch sozial: Von der deutschen Dienstwagenbesteuerung profitieren diejenigen am meisten, die am weitesten fahren, den höchsten absoluten und relativen Privatanteil aufweisen, die teuersten und neuesten Fahrzeuge nutzen, den verschwenderischsten Fahrstil aufweisen und den höchsten Grenzsteuersatz bei der Einkommensteuer haben. Eine Neuregelung ist daher dringend notwendig und wird u.a. auch von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel gefordert.

#### Ausgestaltung

Unser Reformvorschlag setzt erstens an der betrieblichen Nutzung von Firmenwagen an. Über eine Bonus-/Malusregelung sollen Firmenwagen mit niedrigen Verbrauchswerten gefördert werden. Wer von 2009 bis 2011 ein Fahrzeug im Zielkorridor von 130 bis 140 g CO<sub>2</sub>/km erwirbt, kann weiterhin alle Kosten voll absetzen. Wer aber Klimaschleudern kauft, kann künftig nur einen Teil der Anschaffungs- und Treibstoffkosten steuerlich geltend machen.

Zweitens soll eine analoge Staffelung für die private Nutzung von Dienstwagen eingeführt werden. Bei Fahrzeugen im Zielkorridor ändert sich nichts an der Ermittlung des geldwerten Vorteils. Doch für Pkw mit höheren Emissionen muss ein höherer Vorteil versteuert werden (13 bis 26 Prozent vom Listenpreis statt wie derzeit 12 Prozent), für verbrauchsarme Fahrzeuge verringert sich der Faktor (auf 4 bis 10 Prozent vom Kaufpreis). Dieser Ansatz wird in Großbritannien bereits seit April 2002 mit großem Erfolg umgesetzt.

Bei beiden Reformelementen sollen nach 2011 die Zielwerte schrittweise auf 100 g CO<sub>2</sub>/km abgesenkt werden.

### **Voraussichtliche Einnahmen**

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

Wird die Absetzbarkeit der Anschaffungs- und Kraftstoffkosten als Betriebsausgaben durchschnittlich um etwa 20-30 Prozent gedeckelt, resultieren Steuermehreinnahmen in der Größenordnung von 2-3 Mrd. €. Hinzu kommen die Mehreinnahmen bei der Versteuerung der geldwerten Vorteile der privaten Nutzung von Dienstwagen, die auf 0,5-1 Mrd. € geschätzt werden können. Insgesamt entstehen also Mehreinnahmen von 2,5-4 Mrd. €. <sup>1</sup>

### **Soziale Folgen**

Es werden v.a. Besserverdienende und Fahrer von Autos mit hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen getroffen. Bei Rückerstattung per Ökobonus sind deutlich positive Wirkungen zu erwarten.

## **2. Entfernungspauschale**

### **Ausgangslage**

Die bisherige Regelung benachteiligt Kurzpendler und Geringverdiener. Sie ist ökologisch und sozial kontraproduktiv, da sie weite Wege zur Arbeit fördert und Berufstätige mit höherem Einkommen stärker profitieren.

### **Ausgestaltung**

Die Entfernungspauschale muss so gestaltet sein, dass sie keinen Anreiz zur Zersiedelung durch weite Anfahrtswege gibt. Zunächst einmal ist jedoch das Verfassungsgerichtsurteil abzuwarten, bevor detaillierte Reformkonzepte vorgelegt werden können.

### **Voraussichtliche Einnahmen**

Unterschiedlich je nach konkretem Modell

### **Soziale Folgen**

Unterschiedlich je nach konkretem Modell

## **3. Kfz-Steuer ökologisieren**

Dieselfahrzeuge werden als Ausgleich für die niedrigere Energiesteuer deutlich höher besteuert. Seit langem gibt es Diskussionen, Pläne und Vereinbarungen, die allerdings nicht umgesetzt wer-

---

<sup>1</sup> Für Details siehe das Kurzgutachten des FÖS für Greenpeace: Anselm Görres / Bettina Meyer 2008: Firmen- und Dienstwagenbesteuerung modernisieren: Für Klimaschutz und mehr Gerechtigkeit., Fassung 2.0 vom 5.9.2008; <http://foes.de/de/dienstwagen.php>

den. Ein erster Fortschritt ist mit der Vereinbarung, die Kfz-Steuer zur Bundessteuer zu machen und im Gegenzug den Ländern die Versicherungssteuershoheit zu geben, erzielt worden.

Die EU-Kommission hat einen Richtlinienvorschlag vorgelegt, der

- a) die Abschaffung der Registrierungsgebühren (in D ohnehin nicht existent) und
- b) die Umlage auf eine in jedem Fall CO<sub>2</sub>-abhängig zu gestaltende Kfz-Steuer vorschlägt.

#### **Ausgestaltung**

Kurzfristig sollte die Kfz-Steuer nur für Neuwagen zusätzlich zu der bisherigen Spreizung nach Schadstoffklassen aufkommensneutral nach CO<sub>2</sub>-Ausstoß differenziert werden. Mittelfristig sollte die Spreizung nach den CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle PKW erfolgen und dabei im Durchschnitt deutlich höhere Steuersätze erhoben werden. Wichtig ist, dass ein größtmöglicher Lenkungseffekt hin zu spritsparenden Modellen erzielt wird. Dazu ist eine deutliche Anhebung für Fahrzeuge mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß notwendig.

#### **Voraussichtliche Einnahmen**

Kurzfristig keine, mittelfristig (in 5 bis 10 Jahren) bei Verdoppelung der Steuersätze 8,9 Mrd. Euro.

#### **Soziale Folgen**

Wenn nur für Neufahrzeuge keine; wenn mit Einbeziehung des neueren Fahrzeugbestands leicht progressive. Mittelfristig durch Rückerstattung per Ökobonus noch positiver.

### **4. Angleichung Energiesteuer auf Dieselfahrzeuge**

#### **Ausgangslage**

Diesel hat einen höheren CO<sub>2</sub>-Gehalt je Liter als Benzin, ist wesentlich krebserregender, wird aber um 18 Ct/l niedriger besteuert. In letzter Zeit kam es zu einer massiven Zunahme von privat genutzten Dieselfahrzeugen (Anteil an Neufahrzeugen 70 Prozent).

#### **Ausgestaltung**

Steuersatz auf nicht gewerblich genutzten Diesel kurzfristig um 6 Ct/l anheben, nach Kfz-Steuer-Reform Differenz zur Benzinbesteuerung von 18 Ct/l komplett abschmelzen.

#### **Voraussichtliche Einnahmen**

Kurzfristig 0,7 Mrd Euro, mittelfristig 1,9 Mrd. Euro.

#### **Soziale Folgen**

Nur für Diesel-Fahrzeug-Fahrer. Durch Rückerstattung per Ökobonus für Wenigfahrer positiv und Mehrkosten für Diesel-Viefahrer. Durch Senkung Kfz-Steuer für Dieselfahrzeuge keine Folgen für Diesel-Fahrzeug-Fahrer mit geringer Fahrleistung, aber ein stärkerer Anreiz die Fahrleistung nicht zu erhöhen.

### **5. LKW-Maut**

Vorbemerkung: Bearbeitungsstand dieses Abschnitts ist Mai 2008; der zwischenzeitlich von der Bundesregierung vorgelegte Reformvorschlag konnte hier aus Zeitgründen noch nicht berücksichtigt werden. Eine Aktualisierung des FÖS-Vorschlags unter Berücksichtigung des Regierungsvorschlags wird zu den Hintergrundgesprächen vorgelegt.

### **Ausgangslage**

In Deutschland wurde 1995 erstmals eine Eurovignette eingeführt, die jedoch pauschal und nicht leistungsabhängig gestaffelt war. Ab 2005 wurde dann eine leistungsbezogene, schadstoffabhängige, überwiegend satellitengestützte LKW-Maut eingeführt. Trotzdem wachsen die Verkehrszahlen im Bereich LKW weiter dramatisch. Aktuell wird die Erhöhung von 13,5 auf 16,5 Ct/km intensiv diskutiert. Eine noch weitergehende Anhebung ist daher umstritten.

### **Ausgestaltung**

Nach Veröffentlichung des aktualisierten Wegekostengutachtens im Dezember 2007 ist eine Erhöhung des durchschnittlichen Mautsatzes auf maximal 17 Ct/km rechtlich möglich. Dieser Spielraum sollte – nach Auffassung des FÖS auch ohne Kompensationsmaßnahmen – ausgeschöpft werden, um das Verursacherprinzip und die Kosteninternalisierung im LKW-Verkehr zu stärken. Dafür spricht auch, dass dies eine Massnahme ist, der sich auch die ausländischen LKW, die in D fahren, nicht entziehen können, so dass tendenziell eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Spediteure aufgrund deren neuerer und damit sparsamer und schadstoffärmerer Flotte eintritt. Zugleich sollte sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass mit der Maut nicht nur die Wegekosten, sondern auch externe Umweltkosten internalisiert werden können; dies würde die derzeitigen engen Grenzen für die Mauthöhe aufheben.

Daneben sollte die Bemessungsgrundlage der LKW-Maut wie folgt weiterentwickelt werden:

- Ausweitung auf weitere Straßen; stärkere umweltorientierte Differenzierung
- stärkere Differenzierung nach Zeit und Ort
- Einbeziehung aller LKW ab 3,5 t (nicht erst ab 12 t gemäß aktuell geltender Regelung, u.a. weil es Umgehungsversuche durch Bau und Nutzung von LKW mit 11,9 t gibt).

### **Voraussichtliche Einnahmen**

Abhängig von der konkreten Ausgestaltung kann das Aufkommen der LKW-Maut um 1 bis 3,6 Mrd. € gesteigert werden. Derzeit fließt es automatisch in den Haushalt des Bundesverkehrsministeriums, was entsprechend zugunsten des allgemeinen Haushalts geändert werden müsste.

### **Soziale Folgen**

Bis auf eine minimale Erhöhung der Produktpreise keine, bei Rückerstattung per Ökobonus positive Folgen.

## **6. Kerosinsteuer/ Ticket-Abgabe / Flugsteuer**

### **Ausgangslage**

Flugzeuge sind das klimaschädlichste Verkehrsmittel und der Flugverkehr ist der am stärksten wachsende Verkehrssektor. Gleichzeitig profitiert der Flugverkehr von zahlreichen steuerlichen Vorzügen. Wirksame klimapolitische Instrumente im Flugverkehr sind also überfällig.

### **Ausgestaltung**

Da das potenziell wirksamste Instrument, die internationale Kerosinbesteuerung, weiterhin politisch wenig aussichtsreich ist, ist es an der Zeit, zweit- und drittbeste Instrumentenkombinationen umzusetzen. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel ist ab 2011 beschlossen. Belastungs- und Lenkungswirkungen sind aber wesentlich schwächer als die einer Kerosinbesteuerung, zudem treten sie kurzfristig nicht auf. Als zweites vorrangig umzusetzendes Instrument schlägt der FÖS daher die Einführung einer Ticketabgabe- oder einer Flugzeugmaut vor. Sie haben

zwar keinen CO<sub>2</sub>-spezifischen Lenkungsimpuls wie der Emissionshandel oder eine Kerosinbesteuerung, trotzdem sprechen folgende Punkte für ihre Einführung:

- Unter den Ländern mit den vier größten EU-Flughäfen (London, Paris, Frankfurt/Main und Amsterdam) hat nur Deutschland noch keine Ticketabgabe eingeführt. Die Bundesregierung hatte bereits ca. 2003 beschlossen, eine Ticketabgabe einzuführen, wenn die o.g. Wettbewerber eine entsprechende Abgabe einführen würden.
- Abhängig vom Satz der Ticketabgabe, bzw. Flugsteuer (der FÖS schlägt im ersten Schritt 20-40 € und in einem zweiten Schritt 40-80 € pro Abflug vor – differenziert nach Economy/Business-Klasse) ist für das besonders preissensible Segment der Billigflieger durchaus eine relevante Lenkungswirkung zu erwarten.
- Daneben kann eine Flugsteuer den Wettbewerbsvorteil des internationalen Flugverkehrs durch die Mehrwertsteuerbefreiung ausgleichen. Eine Flugsteuer kann z.B. in drei Kategorien nach der Fluglänge differenziert werden (Kurz-, Mittel- und Langstrecke). Selbst im Falle der Abschaffung der MwSt-Befreiung des internationalen Luftverkehrs könnte die MwSt aus EU-rechtlichen Gründen hingegen nur auf den (rechnerischen) deutschen Anteil des Flugpreises erhoben werden und wäre zudem auf den derzeitigen MwSt-Satz von 19% des Ticketpreises begrenzt.
- Aus Vereinfachungs- und Effizienzgründen sollte nicht das einzelne Ticket (also ein verkaufter Sitzplatz), sondern das zulässige Gesamtgewicht des Flugzeugs besteuert werden. Damit bestände ein zusätzlicher Anreiz für hohe Auslastung und geringes Gewicht von Flugzeugen.

### **Voraussichtliche Einnahmen**

Das Einnahmepotenzial liegt in der Größenordnung von je 1,2 Mrd. € für die zwei Umsetzungsschritte und eröffnet damit beträchtliche finanzielle Spielräume. Eine Verwendungsoption ist – neben der Idee des Öko- bzw. Klimabonus – die Erhöhung der Mittel für die Entwicklungszusammenarbeit gemäß den internationalen Verpflichtungen und Ankündigungen der Bundesregierung zum Erreichen der Jahrtausendentwicklungsziele (Millennium Development Goals – MDG).

### **Soziale Folgen**

Positiv, da Personen insbesondere mit mittlerem und vor allem hohem Einkommen das Flugzeug weit überproportional nutzen. Durch Rückerstattung per Ökobonus noch deutlich positivere Wirkungen.

## **II. ENERGIE**

### **1. Atomenergie**

#### **Ausgangslage**

Atomenergie genießt als besonders riskante Form der Energieerzeugung zahlreiche finanzielle Vorteile. Deren Abbau ist in Deutschland jedoch durch den so genannten Atom-Konsens schwierig. Da der im Konsens mit den Betreibern verhandelte Atomausstieg gesetzlich abgesichert ist, liegt das Hauptmotiv weniger in einer zusätzlichen Lenkungswirkung als in der wenigstens partiellen Abschöpfung wirtschaftlicher Privilegien für die Kernenergie, die bereits jahrzehntelang von diversen staatlichen Regelungen begünstigt wird. Hinzu kommen seit 2005 die milliarden schweren leistungslosen Gewinne durch die höheren Strompreise aufgrund des Emissionshandels. Der Atomkonsens wird allerdings von Teilen der Energiewirtschaft sowie CDU/CSU und FDP immer wieder in Frage gestellt. Insofern ist es auch angebracht, die Bevorzugung der Atomenergie und die Möglichkeiten



des Einsatzes umweltökonomischer Instrumente in diesem Bereich wieder stärker zu betonen und ggf. ihre Umsetzung einzufordern.

## **Ausgestaltung**

### **a. Steuer auf Kernbrennstoffe**

Zwar wurden mit dem Energiesteuergesetz seit dem 1.8.2006 auch auf Öl und Gas die Steuern auf Einsatzstoffe in der Stromerzeugung abgeschafft und damit insoweit eine Gleichstellung aller Energieträger erreicht. Jedoch hat die Atomenergie im Rahmen des Emissionshandels einen zusätzlichen Wettbewerbsvorteil ohne Gegenleistung erlangt, indem das Klimaschutzproblem fossiler Energieträger adressiert wird, ohne für die spezifischen Risiken und Kosten der Kernenergie eine analoge Belastung zu schaffen. AKW-Betreiber profitieren damit in besonderem Maße von dem Anstieg der Strompreise durch den Emissionshandel. Daher sollte eine Steuer auf Uranbrennstäbe eingeführt werden.

Die Brennstoffsteuer sollte als Primärenergiesteuer auf den Brennstoffeinsatz oder auf die thermische Leistung ausgestaltet werden. Die Höhe des Steuersatzes könnte daran bemessen werden, wie hoch der Vorteil der Atomstromerzeugung aus der Strompreiserhöhung durch den Emissionshandel ist. Ein für die zweite Handelsperiode ab 2008 erwarteter Preis der Emissionszertifikate von 22-26 €/t CO<sub>2</sub> impliziert eine Strompreiserhöhung von 1-4 Ct/kWh,<sup>2</sup> so dass auch die Belastungswirkung einer Steuer auf Kernbrennstoffe in dieser Größenordnung zu erwarten ist. Die EU-Energiesteuer-Richtlinie steht dem nicht entgegen, weil Kernbrennstoffe ausserhalb des Regelungsrahmens derselben sind.

### **b. Besteuerung der Rückstellungen**

Die Atomkraftwerke betreibenden Energiekonzerne haben Rückstellungen in Höhe von ca. 30 Mrd. Euro angesammelt, deren Kapital- und Zinserträge sie frei verwenden können, z.B. für den Kauf von Konkurrenten oder den Einstieg in neue Geschäftsfelder. Um diesen Vorteil abzubauen gibt es verschiedene Optionen:

- Die Ansparzeit der Rückstellungen könnte auf 32 Jahre äquivalent zur durchschnittlichen Laufzeit gemäß Atomausstiegsgesetz verlängert werden. Derzeit dürfen die Betreiber während der ersten 25 Jahre die Rückstellungen für Stilllegung ansparen und haben dann vom 26. bis zum Stilllegungsjahr einen Zinsvorteil.
- Überführung der Rückstellungen für Entsorgungen in einen öffentlich verwalteten Fonds.
- Besteuerung der Rückstellungen

### **c. Erhöhung der Haftungssumme**

Die Haftungssumme für ein Atomkraftwerk beträgt heute lediglich 2,5 Milliarden Euro. Dies trägt in keiner Weise den zu erwartenden Schäden wie einem GAU Rechnung. Der volkswirtschaftliche Gesamtschaden eines Super-GAUs in Deutschland beläuft sich nach Angaben des Bundeswirtschaftsministeriums auf rund 5.000 Mrd. €. Die Haftungssumme muss daher auf wenigstens diese Summe angehoben werden.

---

<sup>2</sup> Die sehr große Spanne bezüglich der Strompreiserhöhung wird zum einen von dem Zertifikatspreis bestimmt, zum anderen davon, nachdem welches Kraftwerk den Marktpreis bestimmt. Ist das Grenzkraftwerk ein älteres Braunkohlekraftwerk, kann die Strompreiserhöhung bei einem Zertifikatspreis von 22-26 €/t bis zu 4 Ct/kWh betragen; bei emissionsarmen Grenzkraftwerken 1 Ct/kWh (oder sogar 0 Ct/kWh, falls das Grenzkraftwerk auf Basis von erneuerbaren Energien arbeitet).

#### **d. Streichung von Subventionen**

Alleine über den EURATOM-Vertrag der heutigen Europäischen Union wurden seit 1957 - ohne parlamentarische Kontrolle - ca. 400 Mrd. € Fördermittel gezahlt. Europäische wie nationale Mittel der Forschungsförderung sollten in die Bereiche Erneuerbare Energien und Energieeffizienz umgeschichtet werden.

#### **Voraussichtliche Einnahmen**

Eine Kernbrennstoffsteuer, die Atomstrom mit 2 Cent/kWh belastet, führt zu einem Aufkommen von etwa 3,2 Mrd. €. Weitere 175-800 Mio Euro könnten durch eine Besteuerung der Rückstellungen erzielt werden.

#### **Soziale Folgen**

Geringe bis keine (Rückgang der ungerechtfertigten, weil leistungslosen Gewinne der Atomindustrie als Preissteigerungen zu erwarten). Durch Rückerstattung per Ökobonus deutlich positive Wirkungen.

### **2. Ausnahmeregelungen Energiesteuer**

#### **Ausgangslage**

Das hohe Volumen der Sonderregelungen für energieintensive Unternehmen von 5,8 Mrd. € mindert die Anreizwirkungen der Energiebesteuerung für die begünstigten Unternehmen und ist verteilungspolitisch problematisch.

Zur Vermeidung von Wettbewerbsnachteilen wurden folgende Steuerbegünstigungen für energieintensive Unternehmen geschaffen:

- **Allgemeine Steuerbegünstigung:** Das Produzierende Gewerbe, die Land- und Forstwirtschaft sowie Teichwirtschaft und Behindertenwerkstätten zahlen nur jeweils 60% der Ökosteueranteile auf Heizstoffe und der Stromsteuer. Durch eine Änderung im Rahmen des Biokraftstoffquotengesetzes gilt seit dem 1.1.2007 die Steuerbegünstigung grundsätzlich für die jeweils gesamten Regelsteuersätze der Energiesteuern, wurde also ausgeweitet.
- **Spitzenausgleich (Nettobelastungsausgleich):** Energieintensive Unternehmen des Produzierenden Gewerbes, deren Ökosteuerbelastung über der Entlastung durch die Senkung der Rentenversicherungsbeiträge liegt, erhalten 95% der über die Rentenversicherungsentlastung hinausgehenden Steuerzahlungen erstattet.
- Seit dem 1.8.2006 kommen mit den Neuregelungen des Energiesteuergesetzes 2006 Steuerbefreiungen für bestimmte energieintensive Prozesse wie z.B. in der Glas-, Keramik-, Zement-, Kalk-, Baustoff-, Düngemittel- und metallverarbeitenden Industrie hinzu.
- Auch Seehafenbetriebe können seit dem 1.8.2006 steuerbegünstigtes Mineralöl verwenden.

Im 21. Subventionsbericht der Bundesregierung aus dem Jahr 2007 wird die Höhe der Steuerbegünstigungen für energieintensive Unternehmen und die Elektrizitätswirtschaft mit insgesamt 5,8 Mrd. € im Jahr 2007 angegeben

#### **Ausgestaltung**

Die allgemeine Steuerbegünstigung des Produzierenden Gewerbes um 40 Prozent auf 60 Prozent der Regelsteuersätze begünstigt auch Unternehmen, die ohnehin Nettogewinner der ÖSR sind und/oder die weniger stark dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt sind. Da diese Unternehmen überwiegend nicht am Emissionshandel teilnehmen, sollten die allgemeinen Steuerbegünstigungen zukünftig abgeschafft werden.



### **Voraussichtliche Einnahmen**

Kurzfristig kann nach Einschätzung des FÖS etwa ein Drittel der Ermäßigungen für das Produzierende Gewerbe (1,5 Mrd. €) abgebaut werden, längerfristig etwa die Hälfte (2,3 Mrd. €). Dazu wären jedoch zusätzliche Maßnahmen wie die Ersetzung des Spitzenausgleichs durch ein Modell, das individuell für die Unternehmen bzw. Betriebe einen Indikator für die Energieintensität vorsieht nötig.<sup>3</sup>

### **Soziale Folgen**

Geringe bis keine. Durch Rückerstattung per Ökobonus deutlich positive Wirkungen.

## **3. Steuer auf Heizstoffe**

### **Ausgangslage**

Während Deutschland bei Strom und Kraftstoffen im EU-weiten Vergleich unter den Höchststeuerländern ist, liegt es bei den Heizölsteuern und -preisen im unteren Drittel. Bei einer maßvollen Erhöhung um 2 Ct/l würde Deutschland ins untere Mittelfeld aufrücken. Der Abstand zum EU-Durchschnitt betrug 2006 13 Ct/l und auch 2007 – nach Inkrafttreten der Mehrwertsteuererhöhung zum 1.1.2007 – noch 7 Ct/l. Im Bereich der Gebäudeheizung besteht ein sehr großes Einsparpotential. Auch die Problematik des Tanktourismus bei der Kraftstoffbesteuerung liegen im Bereich Gebäudeheizung nicht vor. Allerdings sind die Preise für Heizöl durch die Rohölpreissteigerungen bereits deutlich angestiegen. Durch das Mieter-Vermieter-Dilemma werden finanzielle Anreize z.T. nicht oder nur unvollständig wirksam.

### **Ausgestaltung**

Möglicherweise könnten die Steuern auf fossile Heizstoffe wie Öl, Gas und Kohle insbesondere vor dem Hintergrund von Förderprogrammen für die Gebäudesanierung und derzeit wieder deutlich sinkenden Rohölpreisen angehoben werden. Die Heizölsteuer könnte z.B. schrittweise um 2-6 Ct/l angehoben werden; die Steuern auf die weiteren Heizstoffe sollten so angehoben werden, dass im Ergebnis CO<sub>2</sub>-arme Heizstoffe angemessen geringer besteuert werden.

### **Voraussichtliche Einnahmen**

1,7 - 6 Mrd. Euro abhängig von der Steuersatzerhöhung.

### **Soziale Folgen**

Empfänger von ALG II bekommen Heizkosten in vollem Umfang erstattet, so dass hier keine Auswirkungen eintreten. Für andere Transferempfänger und Geringverdiener könnte die Erhöhung allerdings problematisch sein. Durch eine Rückerstattung per Ökobonus würde dies aber weitgehend kompensiert. Alternativ oder zusätzlich könnte eine gezielte Förderung von Einsparmaßnahmen erfolgen, ggf. über eine entsprechende Ausgestaltung des CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramms.

## **4. Kohlesubventionen**

### **Ausgangslage**

Jeder Arbeitsplatz im deutschen Steinkohlebergbau wird mit über 70.000 € im Jahr subventioniert. Mit dem Ende Dezember 2007 in Kraft getretenen Gesetz zur Finanzierung der Beendigung des subventionierten Steinkohlenbergbaus zum Jahr 2018 (Steinkohlefinanzierungsgesetz) werden die

---

<sup>3</sup> Näheres siehe Meyer, Bettina (2008): Thesen und Bausteine zur Weiterentwicklung der Ökologischen Finanzreform, S. 56 ff: <http://www.foes.de/de/hintergrund1.php>

„Eckpunkte einer kohlepolitischen Verständigung von Bund, Land Nordrhein-Westfalen (NRW) und Saarland, RAG AG und IG BCE“ vom 7. Februar 2007 umgesetzt. Darin haben sich die Beteiligten darauf verständigt, die subventionierte Förderung der Steinkohle in Deutschland zum Ende des Jahres 2018 sozialverträglich zu beenden.

Der gesamte Finanzierungsbedarf für den Auslaufprozess bis 2018 beläuft sich auf insgesamt bis zu rd. 29,5 Mrd. € ab 2009. Unter Einbeziehung der bereits im Jahr 2004 zugesagten Beihilfen für den Steinkohlenbergbau für die Jahre 2006 bis einschließlich 2008 ergibt sich ein Gesamtfinanzierungsbedarf für den Auslaufprozess in Höhe von bis zu rd. 38 Mrd. €.

### **Ausgestaltung**

Der Beschluss zum Auslaufen der Kohlesubventionen ist ein wichtiger Erfolg für die Klimapolitik. Die Steinkohlesubventionen müssen aber schneller als im Steinkohlefinanzierungsgesetz vorgesehen gesenkt werden. Die Risiken, die sich aus Altlasten und Ewigkeitskosten (Grubenwasserhaltung, Dauerbergschäden, Grundwasserreinigung sowie die Pensionsverpflichtungen gegenüber ehemaligen Bergbaubeschäftigten) ergeben, müssen allein von der RAG getragen werden.

### **Voraussichtliche Einnahmen**

1 Mrd. Euro und mittel- und langfristig kein Risiko für durch den Staat zu tragende Kosten/Haftung.

### **Soziale Folgen**

Eine sozial abgefederte Abschmelzung der Kohlesubventionen ist auch mit geringeren Subventionen möglich. Eine UBA-Studie hat 2003 ergeben, dass die Umschichtung der Steinkohlesubventionen in Erneuerbare Energien netto Arbeitsplätze schaffen würde.<sup>4</sup>

## **5. Emissionshandel**

### **Ausgangslage**

Geringere Vorbehalte bei der Bevölkerung weil sie nicht direkt belastet wird. Einfachere Durchsetzbarkeit auf EU-Ebene, weil kein Einstimmigkeitsprinzip.

Komplett-Versteigerung ist unter den Regierungen noch umstritten. Ausweitung auf den Flugverkehr ab 2011 ist beschlossen

### **Ausgestaltung**

100% Versteigerung und Ausweitung auf wenigstens Flugverkehr und Schiffsverkehr

### **Voraussichtliche Einnahmen**

10 Mrd. Euro.

### **Soziale Folgen**

Geringe bis keine. Bisher theoretische Zertifikatepreise der Stromwirtschaft sind bereits eingepreist und haben zu ungerechtfertigten, weil leistungslosen Extra-Gewinnen geführt. Hier sind keine weiteren wesentlichen Preissteigerungen durch die Versteigerung zu erwarten. Die Preisanstiege durch die Einbeziehung des Flugverkehrs werden minimal sein und im wesentlichen nicht ärmere Bevölkerungsschichten treffen. Ähnliches gilt für den Schiffsverkehr. Durch Rückerstattung per Ökobonus

---

<sup>4</sup> <http://www.umweltdaten.de/uba-info-presse/hintergrund/steinkohle.pdf>

würden deutlich positive Wirkungen erzielt. Ein kleinerer Teil sollte jedoch auch weiter in die Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums fließen.

## 6. Sozialtarife/ progressive Stromsteuer

### Ausgangslage

Arme sind besonders von steigenden Energiepreisen betroffen (nach NRW-Studie sind diese bereits für 20 Prozent der Bevölkerung kritisch). Es wurden daher bereits zahlreiche Vorschläge zu Sozialtarifen in die Debatte gebracht. Unklar ist, inwieweit rechtliche Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Tarifgestaltung vorhanden sind. Zumindest bei Stadtwerken scheint dies aber der Fall zu sein. Alternativ oder ergänzend könnte eine Progression bei der Stromsteuer eingeführt werden. Hier ist die staatliche Handlungskompetenz eindeutig vorhanden.

### Ausgestaltung

Statt Energiekosten zu senken sollten lieber die generellen Sozialtransfers erhöht werden (wie dies beim Wohngeld bereits geschehen ist), um durch einen sozialen Ausgleich den steigenden Energiekosten Rechnung zu tragen, den Anreiz zur Energieeinsparung aber nicht zu mindern. Denkbar und begrüßenswert wäre aber die Abschaffung der Grundgebühr und deren Umlage auf den Preis pro kWh. Hiermit würde sowohl dem sozialen Aspekt Rechnung getragen als auch die ökologische Anreizwirkung gestärkt. Eine progressive Gestaltung der Stromsteuer könnte geringe Verbräuche mit 0,5 Ct/kWh, mittlere mit 2 Ct/kWh und hohe Verbräuche mit 4 Ct/kWh besteuern.

### Voraussichtliche Einnahmen

Keine. Bei Anhebung der Sozialtransfers entsprechende Mehrkosten.

### Soziale Folgen

Bei Abschaffung und Umlage der Grundgebühr wie auch bei Einführung einer Progression bei der Stromsteuer sind positive soziale Wirkungen zu erwarten: sozial Schwächere haben einen geringeren Stromverbrauch, würden also stärker von einer Abschaffung der Grundgebühr, die erstmal alle gleich entlastet, profitieren, als sie durch steigende Kosten pro kWh belastet würden. Dementsprechend würden sie auch von einer geringeren Stromsteuer für geringe Verbräuche profitieren.

## III. KLIMA-/ ÖKOBONUS

### Ausgangslage

Die frühere Ökologische Steuerreform ist bei der Bevölkerung v.a. negativ angekommen, weil sie als sozial ungerecht galt.<sup>5</sup> Außerdem wurde der Zusammenhang zwischen Ökosteuer und Rentenversicherung nicht wahrgenommen bzw. akzeptiert.

### Ausgestaltung

Für die weitere Diskussion konkretisiert der FÖS im Folgenden eine gleichermaßen ökologisch, sozial und beschäftigungspolitisch attraktive Option für die Rückverteilung der Einnahmen aus der vorgeschlagenen ökologischen Finanzreform.

Die gesamten Einnahmen der von uns vorgeschlagenen Maßnahmen werden durch drei geteilt. Ein Drittel wird durch alle 82 Mio Einwohner geteilt und so als **Klima-Bonus** in Form von Zuschüssen zu

---

<sup>5</sup> vgl. Kuckartz, Udo/ Rheingans-Heintze, Anke (2004): Umweltbewusstsein in Deutschland 2004: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2792.pdf>

privaten Energie-Effizienz-Investitionen an die VerbraucherInnen rückerstattet (effizientere Kühlschränke etc.). So soll ein Pfadwechsel hin zu effizienteren Technologien erreicht und Klimaschutz für die Bevölkerung bezahlbar gemacht werden. Ein weiteres Drittel wird durch die Anzahl der Empfänger von sozialen Transferleistungen in Deutschland geteilt und als **Sozial-Bonus** zur Aufstockung dieser Transferleistungen (Rente, Alg II, Sozialhilfe, BaföG) verwendet. Hiermit sollen gesichert werden, dass Menschen mit geringen Einkommen nicht übermäßig unter steigenden Energiepreisen leiden, sie aber trotzdem einen Anreiz zum Energiesparen haben. Das letzte Drittel wird durch die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten geteilt und als **Beschäftigungs-Bonus** an die Unternehmen pro sozialversicherungspflichtig Beschäftigtem ausgezahlt. Die Auszahlung erfolgt durch Abzug als Pauschalbetrag pro Beschäftigtem von den Sozialversicherungszahlungen der Unternehmen.

### Folgen

Durch diese Art der Rückerstattung werden neben der ökologischen Lenkungswirkung durch die Änderung finanzieller Anreize auch Beschäftigungseffekte durch geringere Arbeitskosten für Unternehmen und eine soziale Umverteilung erreicht. Die gezielte Senkung der Lohnnebenkosten pro Beschäftigtem führt zu einem größerem Beschäftigungseffekt als eine pauschale Senkung der Lohnnebenkosten. Den bestehenden Anreize zur Schaffung von Vollzeitstellen bei gleichzeitiger Massenarbeitslosigkeit werden Anreize zur Schaffung von Teilzeitstellen (aber nicht geringfügig Beschäftigten!) entgegen gestellt.

## IV. ÜBERBLICK

Maßnahme	kurzfristiges Aufkommen	mittelfristiges Aufkommen
<b>I) Verkehr</b>	in Mrd €	in Mrd €
1. Dienst- und Firmenwagen	3,5	4
2. Entfernungspauschale	?	?
3. Kfz-Steuer ökologisieren	0	8,9
4. Angleichung Dieselsteuer	0,7	1,9
5. LKW-Maut	1	3,6
6. Kerosinsteuer/ Ticket-Tax	1,2	2,4
<b>II) Energie</b>	in Mrd €	in Mrd €
1. Atomenergie	3,2	3,2
2. Energiesteuer und -Ausnahmen	1,5	2,3
3. Steuer und Heizstoffe	1,7	6
4. Kohlesubventionen	0	1
5. Emissionshandel	10	10
6. Sozialtarife/ progressive Stromsteuer	0	0
<b>Gesamtes Aufkommen pro Jahr in Mrd. €</b>	<b>22,8</b>	<b>43,3</b>
<b>III) Klima-/ Ökobonus</b>		
a) Klima-Bonus pro Kopf und Jahr	92,68	176,02
Einwohnerzahl in Mio	82	82
b) Sozial-Bonus pro Kopf und Jahr	281,48	534,57
Empfänger von Transferleistungen in Mio	27	27
c) Bonus pro svpfl. Beschäftigtem pro Jahr	281,48	534,57
Sozialversicherungspfl. Beschäftigte in Mio	27	27