

POSITIVE UMWELTEFFEKTE DER ÖKOLOGISCHEN STEUERREFORM

Zweifel an der Wirksamkeit sind widerlegt

- Z II 6 - Die zum April 1999 eingeführte Ökologische Steuerreform zeigt erste positive Auswirkungen auf die Umwelt – und das, obwohl sie erst seit knapp drei Jahren eingeführt ist und man insbesondere langfristig positive Auswirkungen erwartet. Gerade im Verkehrssektor sind die Folgen der Ökologischen Steuerreform feststellbar. Auch mehrere Studien prognostizieren positive Effekte auf die Umwelt und den Arbeitsmarkt.

KRAFTSTOFFVERBRAUCH RÜCKLÄUFIG

Am deutlichsten fällt der Rückgang des Benzinverbrauchs im ersten Halbjahr 2001 gegenüber dem ersten Halbjahr 1999 mit zwölf Prozent aus – gegenüber dem ersten Halbjahr 2000 ist er um acht Prozent zurückgegangen. Selbst der Dieserverbrauch lag im zuerst genannten Zeitraum um zwei Prozent niedriger. Insgesamt ist

der Kraftstoffverbrauch so mit einem Rückgang um fünf Prozent vom ersten Halbjahr 2001 gegenüber dem ersten Halbjahr 1999 deutlich ausgefallen. Dies ist vor allem vor dem Hintergrund zu bewerten, dass seit 1990 – abgesehen von 1994 – bis 1999 ein kontinuierlicher Anstieg der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor um 15,1 Prozent erfolgte (nach vorläufigen Angaben des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung, Berlin). Im Jahr 2000 konnten sie dagegen seit langem erstmals um 1,9 Prozent gegenüber 1999 (auf somit 12,8 Prozent gegenüber 1990) gesenkt werden. Auch für das Jahr 2001 deutet sich ein weiter rückläufiger Benzin- und auch Dieselsatz an, was die Nachhaltigkeit der Effekte – im doppelten Sinne – zeigt. Im Einzelnen haben dazu mehrere Faktoren, die Verkehrsvermeidung und -verlagerung sowie technische Verbesserungen umfassen, beigetragen. So haben beispielsweise Mitfahrzentralen im ersten Halbjahr 2000 einen Zuwachs von 25 Prozent verzeichnet.

DIE STUFEN DER ÖKOLOGISCHEN STEUERREFORM

Mit dem Gesetz zum Einstieg in die Ökologische Steuerreform wurden in einer ersten Stufe zum 1. April 1999 alle Kraftstoffe mit sechs Pfennig pro Liter, leichtes Heizöl mit vier Pfennig pro Liter, Erdgas mit 0,32 Pfennig pro Kilowattstunde und Strom mit zwei Pfennig pro Kilowattstunde zusätzlich besteuert.

Mit dem Gesetz zur Fortführung der Ökologischen Steuerreform wird sie in vier weiteren Stufen bis zum Jahr 2003 fortgesetzt.

Jeweils zum 1. Januar der Jahre 2000 bis 2003 wird dabei die Steuer auf Kraftstoffe um sechs Pfennig pro Liter und auf Strom um 0,5 Pfennig pro Kilowattstunde angehoben. Ab dem 1. November 2001 werden Kraft-

stoffe mit einem Schwefelgehalt von mehr als 0,05 g/kg zusätzlich mit drei Pfennig pro Liter besteuert; ab dem 1. Januar 2003 wird dieser Grenzwert auf 0,01 g/kg abgesenkt.

Das Aufkommen wird sich im Jahr 2003 auf rund 17 Milliarden Euro belaufen. Bis auf über 500 Millionen Euro für ein Marktanzreizprogramm für erneuerbare Energien fließt das ganze Geld aufkommensneutral in die Rentenversicherung. Dort konnten die Beitragssätze von 20,3 Prozent 1998 auf 19,1 Prozent seit 2001 gesenkt und stabilisiert werden. So haben Arbeitgeber geringere Lohnnebenkosten und Arbeitnehmern verbleibt mehr Geld in der Tasche.

ENDENERGIEVERBRAUCH DES VERKEHRS IN DEUTSCHLAND

Energieverbrauch in PJoule

Energieträger	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999*	2000*
Kraftstoffe	2.329	2.372	2.467	2.542	2.498	2.554	2.561	2.577	2.628	2.716	2.680
davon:											
Motorenbenzin	1.331	1.333	1.344	1.351	1.277	1.301	1.301	1.298	1.302	1.302	1.238
Dieselkraftstoffe	802	847	917	972	994	1.019	1.016	1.025	1.065	1.134	1.145

Abweichungen in den Summen durch Rundungen.

*) Vorläufige Angaben; Stand: 20.07.2001

Quelle: Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen 9/01

Der Kraftstoffverbrauch ist im Jahr 2000 gegenüber 1999 um über 1,3 Prozent – trotz bisher ansteigenden Trends – zurückgegangen. Nach vorläufigen Zahlen wird für 2001 sogar ein weiterer und noch stärkerer Rückgang gegenüber dem Jahr 2000 um 1,8 Prozent erwartet. (Quelle: Mineralölwirtschaftsverband 2002)

SCHWEFELFREIER UND -ARMER KRAFTSTOFF HAT SICH DURCHGESETZT

Mit der steuerlichen Förderung von schwefelfreien und -armen Kraftstoffen im Rahmen der Ökologischen Steuerreform hat die Bundesregierung ideale ökonomische Randbedingungen zur Einführung dieser Kraftstoffe und zur Entwicklung und offensiven Vermarktung von sauberen und kraftstoffsparenden Fahrzeugen geschaffen. Bereits zum 1. November 2001, zum Zeitpunkt der Einführung der steuerlichen Förderung, hat der Markt weitgehend auf diese neuen Kraftstoffe umgestellt, die jeder – ohne zusätzlichen Katalysator oder Filter – nutzen kann.

Mit diesen Kraftstoffen wird die Grundlage für den Einsatz neuer, extrem verbrauchsgünstiger und emissionsarmer Motoren geschaffen. Es werden Techniken insbesondere bei Benzin-Pkw ermöglicht, die zu einer Minderung des Kraftstoffverbrauchs bei neuen Autos von bis zu 20 Prozent führen. Außerdem werden hierdurch die Emissionen aller bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge deutlich gesenkt. Bei den Dieselmotoren wird bei sehr verbrauchsarmem Betrieb die Einhaltung strenger Abgasnormen möglich. Der neue Kraftstoff erhöht die Wirkung und verlängert die Haltbarkeit der Katalysatoren und Auspuffanlagen. Gegenüber den heutigen Kraftstoffen wird mit schwefelfreien Kraftstoffen bei Katalysatorfahrzeugen eine Minderung der Ozonvorläufersubstanzen (Stickoxide und Kohlenwasserstoffemissionen) von ca. 40 Prozent in der Flotte bewirkt. Die Partikelemissionen werden um etwa zehn Prozent gemindert. Nun liegt es an der Automob-

bilindustrie, die Techniken schnell auf den Markt zu bringen. Von ihr wird nun die Hinwendung zum Rußfilter bei allen Diesel-Pkw und Nutzfahrzeugen erwartet.

ERDGASANTEIL IM VERKEHR STEIGT

Es gibt zunehmend Autos, die mit umweltfreundlichem Kraftstoff, wie zum Beispiel Erdgas, fahren. Ihre Anzahl in Deutschland liegt mittlerweile bei 10.000, was gerade auch an der deutlich reduzierten Mineralölsteuer für Erdgas im Rahmen der Ökologischen Steuerreform liegt – so entspricht der Preis umgerechnet einem Benzinpreis von nur 0,50 €/l. Die Festschreibung der Mineralölsteuerbegünstigung für Erdgas bis Ende 2009 sollte für die Gas- und Automobilwirtschaft die notwendige Investitionssicherheit zur Markteinführung der neuen, vom Öl unabhängigen Mobilitätsenergie schaffen. Dieses Ziel wurde mit den entsprechenden Beschäftigungswirkungen erreicht. Die Gaswirtschaft bereitet den Ausbau eines bundesweit flächendeckenden Tankstellennetzes vor. Die Automobilindustrie bietet zunehmend Erdgasfahrzeuge an.

ÖFFENTLICHER VERKEHR UND SPARSAME AUTOS PROFITIEREN

Der Absatz von Drei- und Fünf-Literautos hat deutlich zugenommen. Selbst die Entwicklung eines Ein-Liter-Autos durch einen großen deutschen Automobilkonzern wurde offenbar beschleunigt – es soll bereits dieses Jahr vorgestellt werden. Im Jahr 2000 gab es zudem einen Anstieg der Fahrgäste im

UMWELTPOLITIK ÜBERGREIFEND

öffentlichen Verkehr um 1,4 Prozent, bei der Deutschen Bahn AG nahm die Anzahl sogar um zwei Prozent zu. Die Transportleistung im Schienenverkehr stieg im Jahr 2000 um 7,9 Prozent – ebenfalls entgegen rückläufigen Trends.

ANTEILE DER 3- UND 5-L-PKW AN DEN NEUZULASSUNGEN 1998 BIS 2000

	5 l/Gesamt	3 l/Gesamt	3+5 l/Otto	3+5 l/Diesel
1998	0,35%	0,00%	0,21%	1,03%
1999	1,52%	0,10%	1,47%	2,15%
2000	1,66%	0,51%	1,41%	3,91%

UMWELTFREUNDLICHE KRAFTWERKE WERDEN GEFÖRDERT

Besonders effiziente Kraftwerke, sogenannte Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen, die Strom und Wärme gemeinsam erzeugen und nutzen und damit Nutzungsgrade von 70 Prozent und mehr erreichen, werden nicht nur von der Ökosteuer, sondern sogar von der bestehenden Mineralölsteuer befreit. Dies kommt insbesondere kommunalen Unternehmen und energieintensiven Industrien zu Gute.

STEUERAUFKOMMEN WIRD AUCH FÜR DIE UMWELT VERWANDT

Diese positiven Entwicklungen wurden aktiv durch zahlreiche Steuerermäßigungen im Rahmen der Ökologischen Steuerreform unterstützt. Sie werden für den öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenverkehr, Erdgas und schwefelarme und -freie Kraftstoffe gewährt und geben einen Anreiz, auf diese umweltfreundliche Alternativen auszuweichen. Sämtliche ökologisch motivierten Steuerermäßigungen – insgesamt weit mehr als 500 Millionen € p.a. – können als Aufkommensverwendung zu Gunsten der Umwelt angesehen werden. Denn der Finanzminister verzichtet hier auf Einnahmen zu Gunsten umweltverträglicher Verhaltensweisen bzw. Technologien und Energieträger.

Zudem wird ein Teil des Aufkommens (insgesamt über 500 Millionen €) direkt für das Marktanzreizprogramm für Erneuerbare Energien verwendet. Letzteres hat – zusammen mit den höheren Energiepreisen – zu einem Boom bei den Erneuerbaren Energien im Wärmebereich geführt. Dies zeigt, dass neben der Senkung und Stabilisierung der Beitragssätze zur Rentenversicherung wesentliche Schwerpunkte bei der Verwendung des Aufkommens im Sinne der Umwelt gesetzt worden sind.

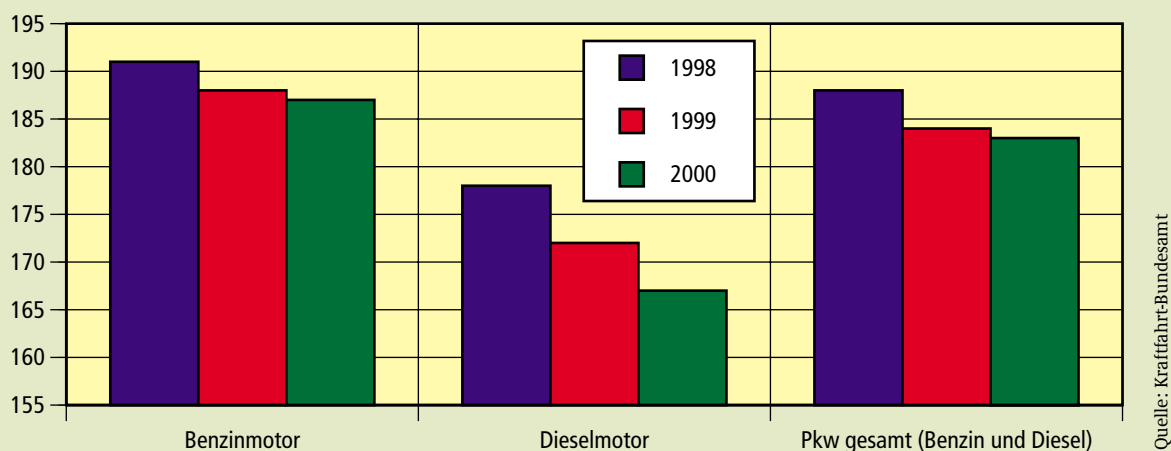
STUDIEN PROGNOSTIZIEREN WENIGER CO₂-EMISSIONEN UND MEHR JOBS

Eine Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), die im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen erstellt wurde, geht von einer Senkung der CO₂-Emissionen um zwei bis drei Prozent bis 2005 aus – allein durch die bis 2003 beschlossene Ökologische Steuerreform. Hierbei sind die Effekte von hoch-effizienten Gas-Kraftwerken noch gar nicht einbezogen. Zudem können bis 2003 nach DIW-Angaben bis zu 250.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Die Ergebnisse eines UFOPLAN-Vorhabens zur Weiterentwicklung der ökonomischen Modelle der GWS/Osnabrück (Panta Rhei) und des RWI/Essen bestätigen diese Prognose. Im Rahmen des Vorhabens wurden u.a. Simulationsrechnungen zu den langfristigen ökologischen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Ökologischen Steuerreform durchgeführt. So prognostiziert das Modell Panta Rhei, dass allein im Jahr 2002 60.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Konzept der Ökologischen Steuerreform geht damit für Wirtschaft, Arbeit und Umwelt auf.

ÖKOSTEUER IST MARKTWIRTSCHAFT PUR

Die positiven Umwelt- und Arbeitseffekte sind im Prinzip nicht verwunderlich, auch wenn mancher – trotz marktwirtschaftlicher Grundsatzbekenntnisse – daran zweifelte. Denn die steigenden Energiesteuern bieten einen marktwirtschaftlichen Anreiz, Energie einzusparen. So wird Energieeinsparung gefördert statt Ener-

ENTWICKLUNG DER DURCHSCHNITTLICHEN CO₂-EMISSIONEN (g/km) NEU ZUGELASSENER PKW 1998 BIS 2000 IN ABHÄNGIGKEIT VON DER ANTRIEBSART



gieverbrauch subventioniert. Denn die Folgekosten des Energieverbrauchs sind immer noch viel zu hoch. Und Rohstoffe sind endlich. Gerade der Verkehr verursacht Treibhausgase, Luftverschmutzung, Ozonbelastung, Flächenzersiedlung und Verkehrsoffer. Erst wenn diese Folgekosten den Verursachern zum Beispiel über höhere Steuern angelastet werden, kann von einer echten Marktwirtschaft gesprochen werden.

LANGFRISTIG PLANENDE UNTERNEHMEN FORDERN HÖHERE ÖKO-STEUERN

So machen sich Versicherungsgesellschaften im Sinne eines vorbeugenden Klimaschutzes für eine noch höhere Ökosteuern stark. Denn die Folgen des Klimawandels (z.B. Flut- und Sturmschäden) werden immer teurer. Konsequenz könnte sein, dass entweder die Prämien deutlich angehoben werden müssen oder dass eine Versicherung gar nicht mehr möglich ist, so dass jeder seinen Schaden selber zahlen muss.

SCHLUSSBETRACHTUNG

Gleichwohl hat die Ökologische Steuerreform sicherlich nicht alleine zu diesen positiven Umweltauswirkungen beigetragen. Neben einigen anderen Faktoren haben die Rohölpreise eine wichtige Rolle gespielt. Sie haben sich zwischen Ende 1998 und Herbst 2000 – auch

auf Grund des erstarkten US-Dollarkurses – zeitweilig fast vervierfacht. Dies hat die öffentliche Aufmerksamkeit für die Kraftstoffpreise erhöht. Aber vermutlich sind die Kraftstoffpreise erst durch die Ökologische Steuerreform zu einem Politikum geworden. Regierung, Medien und zahlreiche Verbände haben (nicht erst) daraufhin umfassende Informationen über die vielfältigen Möglichkeiten, kostengünstig Energie zu sparen, bereitgestellt, die gut aufgenommen worden sind. So konnte – gerade auch durch die Ökologische Steuerreform – das Verhalten vieler Bürgerinnen und Bürger positiv beeinflusst werden. Kosten wurden gespart, Investitionen in Einsparung, Effizienzsteigerung und Erneuerbare Energien wurden getätigt und so Arbeitsplätze geschaffen. Und die Umwelt hat auch davon profitiert. Damit sind Zweifel an der Wirksamkeit der Lenkungsfunction von Preisen und der Ökologischen Steuerreform, die vor ihrer Einführung gelegentlich geäußert wurden, auf eindrucksvolle Weise widerlegt worden. Jetzt kommt es darauf an, dass diese positiven Impulse erhalten und ausgebaut werden, indem langfristige Investitionssicherheit für diejenigen geschaffen wird, die in Einsparung und Effizienzsteigerung und Erneuerbare Energien investiert haben. Sonst könnte Kapitalvernichtung die unerwünschte Folge sein.

Weitere aktuelle Informationen sind zu finden unter:
<http://www.bmu.de/oekologische-steuerreform>
<http://www.bundesfinanzministerium.de/Oekologische-Steuerreform-727.htm>