

Dieter Ewringmann

Ökosteuern

Ein Beitrag zur Nachhaltigkeit der luxemburgischen Finanzpolitik

Schon länger hätte man es erkennen können – in der Krise der letzten Jahre aber ist es zur Gewissheit geworden. Das aktuelle „Modell Luxemburg“ ist nicht nachhaltig: Das für seine ökonomische und soziale Stabilisierung für notwendig erachtete dauerhafte BIP-Wachstum von 4 % scheint in unsichtbare Ferne gerückt zu sein. Das staatliche Ausgabegebaren und das Verteilen von „garantierten“ Zukunftsansprüchen stoßen an die Grenzen der dauerhaften Finanzierbarkeit. Die budgetäre Nachhaltigkeit ist insoweit nicht gegeben. Die soziale Nachhaltigkeit wird durch auseinanderklaffende Einkommens- und Vermögensentwicklungen gefährdet, auch wenn man im internationalen Vergleich noch gut dasteht.

Die stärksten Nachhaltigkeitsdefizite aber gibt es in ökologischer Hinsicht – und das keineswegs nur beim Klimaschutz. Das bislang wirtschaftlich so erfolgreiche und sozial durchaus attraktive Luxemburger Modell steckt also in der Klemme. Es gibt – politisch durchaus anerkannt – Handlungsbedarf, und zwar an vielen Stellen. In diesem Beitrag soll der Frage nachgegangen werden, welche Rolle die so genannten Ökosteuern bzw. Umweltabgaben bei der Schließung der zahlreichen Nachhaltigkeitslücken in Luxemburg spielen können.

Das Luxemburger Modell ist reformbedürftig

Mit seinem nationalen Modell ist Luxemburg ein reiches Land geworden, das sei-

nen jetzt lebenden Einwohnergenerationen ein Einkommensniveau „verschafft“ hat, dessen Höhe im internationalen Vergleich nahezu konkurrenzlos ist und in dem auch viele „weiche“ Faktoren (z. B. im Indikator für „subjektive Armut“ u. a.)

Die Politik muss den Mut haben, Inländer höher zu belasten. Das wird auch bei den meisten Ökosteuern der Fall sein

ein ausgezeichnetes internationales Ranking gewährleisten. Trotz dieses Glanzes ist das „Luxemburger Modell“ in mehrfacher Hinsicht reformbedürftig: Als Spezifikum gilt einerseits jener institutionalisierte Dialog zwischen Regierung, Arbeitgeber- und Gewerkschaftsorganisationen – stark vereinfacht die Tripartite. Sie funktioniert schon seit einigen Jahren nicht mehr so recht als konsensbildender Mechanismus. Das ist kein Wunder, denn derartige vor- bzw. außerparlamentarische und zwangsläufig intransparente Gremien, die auf das eher kurzfristige Krisenmanagement spezialisiert sind, tragen den zunehmend partizipatorischen Bestrebungen nicht Rechnung und sind in Struktur und Besetzung nicht zur Bewältigung fundamentaler Nachhaltigkeitsfragen geeignet.

Das Luxemburger Modell ist aber viel mehr als diese institutionelle Seite. Letztlich stellt es eine Art Wohlfahrtsversprechen dar: Jedem Luxemburger Bürger soll es immer besser gehen. Dazu hat man eine

Wachstumsmaschinerie „erfunden“, deren zentraler Antrieb – der Finanzsektor – vom Staat gehegt und gepflegt wird, deren Ergebnisse für einen sozial ausgewogenen Verteilungsprozess genutzt werden. Das Modell beruht darauf, dass ein kontinuierliches Wachstum des BIP stattfindet – ob es ganz konkret die immer beschworenen 4 % sein müssen, ist eine andere Frage. Ein derartiges Wachstum ist allerdings mit Hilfe der nationalen Produktionsfaktoren nicht herstellbar. Es mangelt nicht nur – wie in den meisten anderen europäischen Ländern – an Energie und Rohstoffen, sondern vor allem an Arbeitskräften. Um das benötigte Wachstum aufrecht zu erhalten, müssen immer mehr Arbeitsplätze geschaffen und mangels nationaler Potentiale mit immer mehr Immigranten und Berufspendlern aus dem Ausland besetzt werden. Dies verursacht Folgekosten, deren Deckung weiteres Wachstum mit weiteren Arbeitskräften voraussetzt, die wiederum im Ausland gewonnen werden müssen. Die Staatsbürger Luxemburger Provenienz, die überwiegend im öffentlichen bzw. öffentlich geschützten Bereich tätig sind, lassen insoweit – so könnte man sagen – die immigrierten und einpendelnden Ausländer im produktiven Privatsektor das Wachstum und die Produktivitätsfortschritte erarbeiten. Dies dient natürlich auch dem Nutzen der benachbarten Auslandsregionen und den ausländischen Arbeitskräften, vor allem aber der Einkommensentwicklung im

öffentlichen Sektor, dem Subventions- und Sozialbudget.

Auf einer solchen Grundlage hat das Land lange Zeit überdurchschnittliche Wachstumsraten realisieren können. Budgetär fanden sie ihren Niederschlag in einer expansiven, durchaus sozialen und solidarischen Ausgabenpolitik mit starken Akzeleratoren. Das Besondere daran ist: Die daraus entstehenden Finanzierungslasten müssen nicht einmal unmittelbar den Luxemburger Unternehmen, Einwohnern oder Arbeitnehmern auferlegt werden. Durch Steuernischen und Steuerdumping (z. B. E-Commerce und Treibstoffbesteuerung) ist nämlich bis zum heutigen Tag ein großer Teil der Steuerlasten *ins Ausland bzw. auf Ausländer* verlagert worden. Das bot bislang die Möglichkeit, einerseits Steuersätze im Inland relativ niedrig zu halten und das Subventions- und Sozialsystem gut zu dotieren, andererseits die expliziten Staatsschulden zu minimieren. Dies umso mehr, als ein großer Teil der dynamischen Ausgabenbeschlüsse (Renten- und Pensionssystematik) erst in der Zukunft wirksam wird, also gewissermaßen *zeitlich verlagert* und in Zukunftsschulden transformiert wurde. Nach gegenwärtigem Stand der Erkenntnis wird aber die Einnahmeentwicklung langfristig nicht entsprechend mitwachsen, um diese Zukunftslasten zu finanzieren. Luxemburg weist dadurch in der EU eines der größten Nachhaltigkeitsdefizite im öffentlichen Gesamtbudget auf.

Die doppelte Lastverschiebung auf das Ausland und auf die nachfolgenden Generationen stößt um so eher an Grenzen, je stärker die Steuerharmonisierung fortschreitet und die Wachstumstendenzen bei gegebener demografischer Entwicklung verstärkt durch internationale Krisen nachlassen. Da diese Erkenntnis keineswegs neu ist, hat sie inzwischen auch zu einigen politischen „Reformen“ geführt. Sie sollen das Land vor allem wieder auf Wachstumskurs bringen. Dadurch mag die ökonomische Nachhaltigkeit vorerst gestärkt werden. Jedes weitere Wachstum intensiviert aber zugleich das nationale Emissionsniveau in vielen Bereichen, verstärkt den Umwelt- und Landschaftsverbrauch und lässt die Senkung des Energiebedarfs in immer weitere Ferne rücken.



Es wird daher wesentlich umfangreicher struktureller Reformen bedürfen, will man die dem Luxemburger Modell zugrundeliegenden sozialen Werte beibehalten. Dabei geht es nicht nur um weitere „Spar-“, sondern auch um Steuerbeschlüsse, um auf der Ausgaben- wie Einnahmeseite des Budgets Strukturen zu schaffen, die wirklich nachhaltig sind. Dazu müssen sie die Verbesserung der sehr schlechten ökologischen Landesbilanz unterstützen, zu einer Wahrung der gesellschaftlichen Solidarität mit sozialer Ausgewogenheit beitragen und diese Nachhaltigkeitsaufgaben dauerhaft finanzieren können.

Und dazu können Ökosteuern durchaus etwas beitragen.

Was sind Öko-Steuern?

Was sind eigentlich diese ominösen Ökosteuern, von denen man einerseits wahre

Wunderdinge erwartet, denen andererseits von Seiten der etablierten Wirtschaftslobbies so heftiger Widerstand entgegenschlägt, dass sie in der Praxis nur ein Schattendasein führen?

Nach der allgemeinen, vor allem für statistische Zwecke geschaffenen Definition der OECD handelt es sich bei *Umwelt- oder Ökosteuern* um solche Steuern und Abgaben, die an einem Gegenstand anknüpfen, der nachgewiesenermaßen negative Umwelteffekte hat. Im Einzelnen werden unterschieden: Energiesteuern, Verkehrs- bzw. Transportsteuern, Verschmutzungssteuern und Ressourcensteuern. Die Mehrwertsteuer, die auf solchen Gegenständen liegt, wird nicht den Umweltsteuern zugerechnet.

In einer etwas anderen Betrachtung kann man die Ökosteuern auch als Steuern auf den Produktionsfaktor Umwelt und Energie

betrachten. Ohne diese Faktoren ist Produktion nicht möglich. Während aber die ebenfalls benötigten Faktoren Arbeit und Kapital Gegenstand vieler Steuern sind, wobei Arbeit von allen Faktoren am höchsten besteuert ist, bleibt Umwelt praktisch steuerfrei und Energie lediglich gering belastet.

Umweltsteuern sind zunächst einmal ganz normale Steuern. Wie alle anderen Steuern auch entziehen sie dem Steuerpflichtigen Kaufkraft und verschaffen dem Staat Einnahmen, damit dieser öffentliche Güter erstellen und anbieten kann – der Hauptzweck jeder Besteuerung. Dieser Effekt wird für Luxemburg immer wichtiger, sollen die Budgetprobleme nicht ausschließlich durch Ausgabenkürzungen gelöst werden. Schließlich drohen mittelfristig wichtige Einnahmeblöcke (E-Commerce, Tanktourismus) zu schrumpfen. Da bedarf es neuer Steuerquellen. Sie werden wohl überwiegend den negativen Beigeschmack haben, dass sie nicht so leicht durch Belastung von Ausländern ausgeschöpft werden können. Vielmehr muss die Politik den Mut haben, Inländer höher zu belasten. Das wird auch bei den meisten Ökosteuern der Fall sein; sie haben aber über den Fiskaleffekt hinaus weitere Vorteile für die Nachhaltigkeit.

Lenkungseffekte von Ökosteuern

Über den Einkommens- bzw. Einnahmefeffekt hinaus, der zur allgemeinen privaten Einschränkung zwingt, wird nämlich durch Besteuerung in aller Regel auch die Vorteilhaftigkeit bestimmter Produktions-, Investitions-, Spar- oder Konsumoptionen geändert. Sofern daraus Verhaltensänderungen resultieren, kann man auch von Lenkungseffekten der Steuer sprechen. Das trifft für alle Steuern zu. Eine höhere Besteuerung des Faktors Arbeit durch Lohnsteuer und Sozialabgaben im Vergleich zur Steuerlast von Realkapital konzentriert z. B. das Innovationsinteresse der Unternehmen auf das Wegrationalisieren von Arbeitskräften. Die bestehenden einkommensbasierten Steuersysteme können über eine Doppelbelastung der Ersparnis zu einer Verzerrung der Konsum-Spar-Entscheidung führen. Steuervergünstigungen für Dienstwagen tragen dazu bei, Nominallohnbestand-

teile durch Sachleistungen zu ersetzen und verbrauchsstärkere Fahrzeuge zu wählen. Fehlende Steuern auf Emissionen bei gleichzeitiger steuerlicher Belastung von Investitionen bzw. Anlagegütern machen es attraktiver, solche Stoffe lieber in Luft oder Wasser zu leiten als sie durch Zusatzinvestitionen zu vermeiden. Alle real existierenden Steuern und Abgaben weisen – wenngleich in unterschiedlicher Richtung und Intensität – derartige *Lenkungseffekte* auf; mal unbeabsichtigt, mal gewollt. Sie beruhen auf der Veränderung relativer Preise durch Differenzierung der steuerlichen Belastung. Bisher tendiert das Steuersystem überwiegend dazu, die Arbeit zu verteuern und die Umweltnutzung künstlich zu verbilligen. Da ist es aus der Nachhaltigkeitssicht allemal besser, wenn man

Ökosteuern bieten eine gute Basis, um in Luxemburg die strukturellen Budgetprobleme zu mindern und eine nachhaltige Politik zu unterstützen

dasselbe Steueraufkommen aus solchen Steuern erzielt, die energieintensive und umweltschädliche Praktiken belasten, den Lenkungseffekt also sozusagen umdreht: Höhere Steuersätze für Kraftstoffe können die Neigung zum Kauf verbrauchs- und emissionsärmerer Kfz verstärken oder auch den Umstieg auf öffentliche Verkehrsangebote fördern. Kfz-Steuern können solche Tendenzen unterstützen. CO₂-bezogene Energiesteuern können fossile Energien im Vergleich zu erneuerbaren gerecht belasten und die Energiewende fördern ...

Von einer bewussten Ausnutzung solcher Lenkungseffekte durch eine konsequente Ökosteuerung kann bisher in Luxemburg keine Rede sein. Hier wird eher der umgekehrte Weg gewählt – die Subventionierung. Umweltfreundliche Anpassungen werden aus dem Budget finanziell gefördert. Diese Mittel müssen aber zuvor durch Besteuerung an anderer Stelle heringeholt werden. Dass dies immer schwerer wird, wurde bereits erwähnt. Auch unter diesem Aspekt bieten Ökosteuern eine interessante Perspektive. Sie können Subventionsausgaben überflüssig machen und gleichzeitig neue Einnahmen schaffen.

Gegenwärtiger Stand der Ökosteuerung in Luxemburg

Blickt man auf die aktuelle Öko-Besteuerung in Luxemburg, dann ergibt sich aus der Statistik ein etwas diffuses Bild. Es gibt nur wenige Ökosteuern im Land, viel weniger als in anderen Mitgliedstaaten. Moderne Ressourcensteuern und Verschmutzungsabgaben existieren gar nicht. Die traditionellen Transportsteuern (vor allem die inzwischen CO₂-basierte Kfz-Steuer) haben fiskalisch nur eine geringe Bedeutung; hier liegt das Land nur auf dem 24. EU-Platz mit stark unterdurchschnittlichen Aufkommensanteilen. Dennoch machen die wenigen Ökosteuern insgesamt einen überraschend großen Anteil am BIP aus. Zwar liegt Luxemburg im Jahr 2010 nur auf dem 18. Rang im EU-Vergleich. Doch entfernt sich der Anteil nicht weit vom EU-Durchschnitt.

Das erklärt sich aus der hohen fiskalischen Bedeutung der Mineralölbesteuerung: Bei den Kraftstoffsteuern (Mineralölakzise und Zusatzabgaben) belegt Luxemburg in der EU nämlich Rang 3 beim Aufkommensanteil. Diese hohen Einnahmen sind durch extrem niedrige Steuersätze im Vergleich zu den Nachbarstaaten zu erklären, die ausländische Tanktouristen anziehen und Geld in die Staatskasse spülen. Daraus entstehen mehr als zwei Drittel des nationalen Aufkommens an Ökosteuern. Die Luxemburger selbst haben also nur rd. ein Drittel des gesamten nationalen Ökosteueraufkommens zu tragen.

Die Spielräume für zusätzliche ökosteuerliche Initiativen, mit denen zu höherer finanzpolitischer und ökologischer Nachhaltigkeit beigetragen werden kann, zeichnen sich also deutlich ab: Besonders auffällig sind die unsystematische, d. h. weder nach Energiegehalt noch nach Umweltkriterien harmonisierte und in den Steuersätzen niedrige Energiebesteuerung (Heizöl-, Gas- und Elektrizitätssteuer, hierzu wird auch die Mineralölsteuer gerechnet) und die extrem niedrige Besteuerung des Automobils (Erwerb und Haltung, Dienstwagenbesteuerung als Sonderproblem). Außerdem bieten mittelfristig Internalisierungsabgaben als Verschmutzungssteuern und Rohstoffsteuern im weitesten Sinne wichtige Ansatzpunkte für eine

nachhaltige Besteuerung mit Fiskal- und Lenkungseffekten. Hinzu kommen Möglichkeiten der Reform der bisherigen Grundsteuer, die üblicherweise nicht den Ökosteuern zugerechnet wird, aber für eine nachhaltige Raumordnung und Flächenbewirtschaftung in Luxemburg von zentraler Bedeutung sein kann.

Energiebesteuerung

Im Bereich der Energiebesteuerung fehlt jede nachhaltigkeitspolitische Ordnung und Perspektive. Dabei sind hier durchaus Lenkungseffekte bei langfristig hohem Aufkommen zu erzielen. Die Energiesteuer auf Heizöl und Gas für Heizzwecke beeinflusst z. B. unmittelbar die relativen Preise alternativer Brennstoffe und somit die entsprechenden Verbrauchsentscheidungen. Sie sollte daher energiestrategisch konsistent sein. Das ist sie nur zum Teil. Sie ist mit Bezug auf den Energiegehalt bei *nichtbetrieblicher* Anwendung nahezu identisch. Auf Basis der CO₂-Emissionen allerdings fällt die Besteuerung von Erdgas in diesem Bereich nahezu 40 % höher als bei Heizöl aus. Andererseits unterliegt Erdgas einem reduzierten MWSt-Satz von 6 %, während auf Heizöl 12 % zu entrichten sind. Dadurch verändert sich der Wert des Vorteils mit dem Preis der Energieprodukte. Die Belastungsstruktur ist somit insgesamt widersprüchlich.

Bei *betrieblicher* Verwendung wird dem Erdgas ein deutlicher Vorteil eingeräumt. Mit Bezug auf den Energiegehalt liegt die Besteuerung von Erdgas nahezu 50 % niedriger, bezogen auf die CO₂-Emissionen etwa 30 % niedriger als beim Heizöl. Auch wenn aufgrund des niedrigen Niveaus der Energiesteuern die Verzerrung der Verbraucherpreise sehr viel geringer ausfällt, ist festzuhalten, dass die Anreize für die Energieverbraucher weder klar noch konsistent sind. Angesichts der im internationalen Vergleich recht niedrigen Steuersätze ist zu erwägen, die Heizölsteuer schrittweise und planbar anzuheben. Erdgas könnte mit einem äquivalenten Steuersatz belegt werden, um mittelfristig eine effizientere Struktur herzustellen.

Ähnliche Aspekte gelten für die *Elektrizitätssteuer*. Der Strombereich nimmt bei der Energiebesteuerung aus umwelt-

ökonomischer Sicht eine Sonderstellung ein, da die Stromerzeugung mit fossilen Energieträgern in Kraftwerken mit einer thermischen Leistung über 20 Megawatt (MW) in Europa schon dem Emissionshandel unterliegt. Prinzipiell wirkt dieser ähnlich wie eine Primärenergiebesteuerung auf CO₂-Emissionen. Dadurch wird in der Stromerzeugung ein Anreiz gegeben, die Umwandlungseffizienz zu erhöhen und die CO₂-Intensität zu verringern, die Strompreise erhöhen sich tendenziell. Da der Emissionshandel allerdings durch einen falschen politischen Rahmen weitgehend funktionslos geworden ist, bleiben diese Anzeizeffekte weitgehend aus. Unter Lenkungsaspekten ist daher eine Elektrizitätsbesteuerung durchaus angezeigt.

Strom aus Kraftwerken, die nicht dem Emissionshandel unterliegen, sollten in der Gesamtbelastung den größeren Einheiten gleichgestellt werden, vor allem sofern es sich um konventionelle fossile Kraftwerke handelt. Allerdings dürfte unter den „kleinen“ Kraftwerken ein relativ hoher Anteil von hocheffizienter Kräfte-Wärme-Koppelung (KWK) oder regenerativer Anlagen sein, die im Sinne der Energiestrategie gefördert werden sollen. Insgesamt dürfte die Stromsteuer noch ein nennenswertes Potential für Steuereinnah-

men bei privaten Haushalten und weniger energieintensiven Unternehmen bieten.

Die unsystematische Ausgestaltung und die unerwünschten Lenkungseffekte der bestehenden Energiesteuern werden noch verstärkt durch differenzierte Mehrwertsteuersätze. Auch wenn die Mehrwertsteuer definitionsgemäß nicht zu den Ökosteuern zählt, muss sie bei einer Anpassung der Energiesteuerstruktur mit angepasst werden. Im Bereich der privaten Haushalte und anderer nicht vorsteuerabzugsberechtigter Wirtschaftseinheiten verändert die Anwendung differenzierter Mehrwertsteuersätze die relativen Produktpreise sowohl zwischen Energieträgern als auch zu nicht-energetischen Produkten und somit die Kaufentscheidungen.

Autobesteuerung

Den größten Handlungsspielraum bietet die Besteuerung des Kfz. Im europäischen Vergleich besteuert Luxemburg die im Lande zugelassenen Kfz extrem „sanft“: Beim Erwerb eines Kfz wird der niedrigste aller EU-Mehrwertsteuersätze erhoben. Im Gegensatz zu den meisten EU-Staaten fällt in Luxemburg keine spezielle Zulassungssteuer an, und schließlich ist die Kfz-Steuerbelastung relativ gering. An



den gesamten Umweltsteuern macht ihr Aufkommen den geringsten Anteil in allen EU-Staaten aus. Berücksichtigt man, dass auch die Kraftstoffe der niedrigsten Steuerbelastung ausgesetzt und die Besteuerungsregeln für Dienstfahrzeuge großzügig sind, so ahnt man, dass hier sowohl lenkungs- als auch fiskalpolitisch ein großes Optimierungspotenzial schlummert.

Mit der Kfz-Steuerreform ab Januar 2007, als die klassische Hubraumsteuer für Pkw auf die Besteuerung nach CO₂-Werten umgestellt wurde, ist zugleich ein System von Kaufhilfen («prime CAR-e») eingeführt worden. Zusammen mit den allgemeinen technischen Entwicklungstrends und unter dem Einfluss geringeren Einkommenswachstums hat dieses Verbundinstrumentarium bereits deutliche Lenkungswirkungen gezeigt: Die Durchschnittsemissionen der nationalen Fahrzeugflotte sinken und leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Emissionsbilanz. Allerdings – dies ist die andere Seite der Medaille – wird das Kfz-Steueraufkommen ohne Anpassung mittel- bis langfristig mit den instrumentell und technologisch bedingten sinkenden spezifischen CO₂-Werten abnehmen. Die Weiterzahlung der Prämien führt nämlich systematisch zur Verringerung der Bemessungsgrundlagen der Kfz-Steuer. Budgetär bringt dies Probleme. Aus fiskalischen und umweltpolitischen Gründen sollte daher die bisherige Kombination überdacht und die Prämie abgebaut werden. Zur Aufkommensstabilisierung bei weiterhin spürbarem Lenkungseffekt (ohne Prime) kann die Kfz-Steuer erhöht werden. Nicht unbedingt erforderlich ist es dagegen, die Bemessungsgrundlage im Pkw-Bereich weiter zu verfeinern. Bei gegebener Struktur reicht eine stufenweise Erhöhung aus; nur dann macht letztlich die vorhandene Aufspreizung der Tarife auch lenkungspolitisch wirklich Sinn.

Ein wichtiger Schritt könnte in der Steuersatzerhöhung für verbrauchs- und daher tendenziell emissionsintensive Fahrzeuge bestehen, z. B. in der Einführung eines Zuschlagssatzes „super pollutant“ für emissionsintensive Fahrzeuge ab einer bestimmten CO₂-Emissionsmenge pro Kilometer auf der Basis der Immatrikulationswerte.

Besteuerung von Verkehrskraftstoffen: eine Übergangslösung

Die Besteuerung der Verkehrskraftstoffe ist in Luxemburg so etwas wie eine heilige Kuh. Luxemburg weist nach wie vor im europäischen Vergleich extrem niedrige Steuersätze auf Kraftstoffe auf. Dies gilt sowohl für die Mineralölbesteuerung als auch für die Mehrwertsteuer (in Luxemburg 15 %, in den Nachbarländern 19-21,2 %). Dies schlägt sich entsprechend in den Kraftstoffpreisen an den Tankstellen nieder. In der 11. Kalenderwoche 2013 liegt Luxemburg bei den Dieselpreisen an Tankstellen mit 1,24 € pro Liter an letzter Stelle in Europa und um 0,22 €/l hinter

Ökosteuern bieten eine gute Basis, um in Luxemburg die strukturellen Budgetprobleme zu mindern und eine nachhaltige Politik zu unterstützen

Belgien, wo Diesel inzwischen teurer ist als in Deutschland (1,41 €/l) und Frankreich (1,39 €/l). Wenn man den gewerblichen Dieselverkauf als Messlatte nimmt, so ist allerdings die partielle Rückerstattung der belgischen Akzise zu berücksichtigen: Belgiens Steuerrückerstattung für kommerziell genutzten Diesel beträgt z. Z. 7,63 Cent pro Liter. Aber auch dann zahlen Trucker in Belgien für ihren Diesel noch deutlich mehr als in Luxemburg. Selbst wenn man diese *de facto*-Spaltung der Steuer für privaten und gewerblichen Diesel berücksichtigt, bleibt also ein erheblicher Dispositionsspielraum für Luxemburg, seine Steuersätze bei Akzise und ihren Sonderabgabenbestandteilen und/oder bei der Mehrwertsteuer zu erhöhen oder ebenfalls eine *de facto*-Tarifspaltung einzuführen.

Erst recht beim Benzin bestehen so erhebliche Preisdifferenzen, dass ein höherer Steuersatz in Luxemburg keine steuerlichen Mindereinnahmen erwarten lässt. In der 11. Kalenderwoche 2013 betrug die Differenz gegenüber Deutschland 22 ct/l. Gegenüber Frankreich (1,60 ct/l) und Belgien (1,63 ct/l) ist sie gar noch größer. Und hier stören auch keine speziellen Rabattierungssysteme den Preisvergleich. Mit anderen Worten: Luxemburg kann mit ei-

ner sukzessiven Erhöhung der Steuersätze in einer längeren Phase zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen. Die Emissionsbilanz durch sinkende Treibstoffexporte verbessern und durch Steuersatzerhöhungen dennoch ein höheres Aufkommen erzielen. Freilich ist dies keine Langfriststrategie. Nach einer derartigen Anpassung (und/oder durch Steuerharmonisierung) wird sich die Nachfrage nach Luxemburger Diesel und Benzin immer stärker auf den inländischen Bedarf zurückentwickeln, sich also normalisieren. Das hohe Steueraufkommen aus Vergangenheit und Gegenwart wird also nicht von Dauer sein. Die übrigen Ökosteueransätze und die Möglichkeit, auch zunehmend Ressourcen- und Verschmutzungsabgaben zu entwickeln, können hier kompensierend einspringen.

Ein Fazit

Ökosteuern bieten also insgesamt eine gute Basis, um in Luxemburg die strukturellen Budgetprobleme zu mindern und eine nachhaltige Politik zu unterstützen. Sie können fiskalisch einen Beitrag leisten, um die traditionellen Werte des Luxemburger Modells auch in Zukunft zu bewahren. Sie werden dazu aber Umstrukturierungen im Bereich der Faktornutzung in Richtung eines sparsameren Umgangs mit den Natur- und Energieressourcen in Gang setzen. Da Ökosteuern indirekte Steuern sind, werden sie bei einer Einzelbetrachtung über Preiserhöhungen für umwelt- und energieintensive Produkte regressive Verteilungseffekte hervorrufen können. Diese sozial verträglich zu kompensieren, ist Aufgabe der gesamten Politik. Eine Kompensation von Zusatzbelastungen für Einkommensschwächere innerhalb der jeweiligen Ökosteuern erscheint nicht ratsam, da es Strukturwandlungen in jedem Einkommensbereich geben muss. Und dazu sind die Preiseffekte der Ökosteuern durchaus ein gutes und legitimes Mittel. Die Gesamtstruktur des Steuersystems in Verbindung mit den sozial differenzierten Ausgabeprogrammen muss dafür Sorge tragen, dass Grundbedarfe durch ein hinreichendes Haushaltseinkommen gesichert sind. Punktuelle Ausnahmeregelungen in einzelnen indirekten Ökosteuern sind dazu weder geeignet noch sinnvoll. ♦