

steuer im Verpackungsbereich diskutiert. Vor allem für Einweggebinde wurden Überlegungen angestellt. Das Einweggebinde könnte versteuert werden und der Konsument dadurch eher Mehrweggebinde kaufen. Denkbar sind auch Steuern sowohl auf die einwegverpackten wie auch auf die mehrwegverpackten Getränke. Bei häufigen Umläufen der Mehrweggebinde werden diese geringer belastet. Es ist allerdings auch hier fraglich, ob tatsächlich auf Preissteigerungen reagiert würde. Außerdem besteht die Möglichkeit, daß die Getränkeindustrie die Steuer auf andere Getränke (in Mehrweggebinden) schrägwälzt. Die allokativen Effekte gehen dann verloren.

### 12.3. Praktizierte Modelle

In verschiedenen OECD-Staaten kommt das Instrument der Umweltabgaben zum Einsatz.

#### *Umweltabgaben in OECD-Staaten nach Umweltmedien*

Wasser	Abfall	Luft	Lärm
Frankreich	Australien	Japan	Japan
BRD	Finnland	Niederlande	Frankreich
Niederlande	BRD	Norwegen	BRD
	Niederlande		Niederlande
	Norwegen		Schweiz
	Schweden		UK

Quelle: OECD, Environment and Economics, Issue Papers S 115, Paris 1984

#### 12.3.1. Wasser

In drei europäischen Staaten (Frankreich, BRD, Niederlande) existieren Abwasserabgaben. In allen drei Ländern existiert eine mehr oder weniger wirkungsvolle Abwassergesetzgebung, die Abwasserabgaben stellen ein ergänzendes Instrument dar. Frankreich begann Ende der sechziger Jahre dieses Instrument einzusetzen, die Niederlande Anfang der siebziger Jahre, in der BRD existiert eine Abwasserabgabe seit 1981.

Ziel des Gesetzgebers der BRD war es, für die Abgabepflichtigen — industrielle und kommunale Direkteinleiter — einen wirtschaftlichen Anreiz zu schaffen, weniger Schadstoffe in die Gewässer einzuleiten. Die Höhe der Abwasserabgabe richtet sich nach der Schädlich-

keit des Abwassers. Sie wird auf der Grundlage der Schmutzfrachten (Schmutzwassermenge mal Schadstoffkonzentration) in Schadeinheiten ausgedrückt. Die jährliche Abgabenlast ergibt sich aus der Summe der Schadeinheiten multipliziert mit dem geltenden Abgabensatz. Die Abgabensätze ermäßigen sich um die Hälfte für Schadeinheiten, die trotz Einhaltung der Mindestanforderungen nicht vermieden werden können. Für die Dauer von drei Jahren vor der vorgesehenen Inbetriebnahme einer Abwasserbehandlungsanlage entfällt die Abgabepflicht in der Höhe, die der durch den Betrieb der Anlage zu erwartenden Minderung der Schadeinheiten entspricht. Industrielle Direkt-einleiter können unter Umständen für Gewässerschutzprojekte öffentliche Zuschüsse aus den Abgabenaufkommen erhalten.

Die Anreizwirkung der Abwasserabgabe wurde zunächst überwiegend skeptisch beurteilt. Die im Vergleich zum ursprünglichen Entwurf reduzierten Abgabensätze bedeuteten eine deutliche Abschwächung. Die Halbierung des Abgabensatzes für die sogenannte Restschmutzfracht dämpft den Anreiz zu weitgehenden Reinigungsmaßnahmen. Auch die „Härteklause“, die mit Rücksicht auf abwasserintensive Industriezweige in das Gesetz aufgenommen wurde, vermindert den Anreiz der Abgabe.

Empirische Untersuchungen kommen allerdings inzwischen zu einem positiveren Urteil über die Wirksamkeit des Abwasserabgabengesetzes. Das Abwasserabgabengesetz wies umfangreiche Signal- und Ankündigungseffekte auf. Bereits in der Ankündigungsphase wurde das Investitionsverhalten der Direkteinleiter stark beeinflusst. Es wird festgestellt, daß das Abwasserabgabengesetz im Zusammenwirken mit den übrigen wasserrechtlichen Neuregelungen das „Investitionsklima“ auf dem Gebiet des Gewässerschutzes entgegen der anfangs geäußerten Skepsis positiv beeinflusst hat. Hierbei dürfte auch ein „psychologischer Effekt“ eine Rolle gespielt haben. Die drohende Abgabenzahl lastet veranlaßt zu einer intensiveren Beschäftigung mit Abwasserproblemen und mit den Möglichkeiten zu weitergehenden Reinigungsmaßnahmen.

In Frankreich haben die Agenturen, die die Flüsse verwalten (insgesamt sechs) die Möglichkeit, Abgaben einzuheben, aber auch Standards zu setzen. Es werden Emissionskoeffizienten für typische Industrien festgelegt. Die jeweilige Abgabe resultiert dann aus der Multiplikation der Emissionskoeffizienten mit den jeweiligen Output. Wenn ein Unternehmen der Ansicht ist, daß die tatsächlichen Emissionen geringer sind als die angenommenen, so kann dies festgestellt

werden und können in der Folge geringere Abgaben bezahlt werden. Die tatsächliche Abwasserabgabe differiert in Frankreich je nach Region (im Unterschied zur BRD).

In den Niederlanden werden gleichfalls für verschiedene Industrien typische Emissionskoeffizienten festgelegt, die Grundlage der Berechnungen sind. Der Hauptzweck der Abgabe ist es, Abwasserbeseitigungsprogramme zu finanzieren. Daher ist die Abgabe in den Niederlanden in engem Zusammenhang zu sehen mit den Kosten dieser Maßnahme. Die Abgabe ist keine einheitliche, sie variiert regional sehr stark. Dies auch deshalb, weil unterschiedliche Wasserqualitäten als Ziel angestrebt werden. Im Vergleich zu den anderen beiden Ländern ist die Höhe der Abgaben in den Niederlanden bemerkenswert hoch.

### *12.3.2. Lärm*

In den Niederlanden existiert eine Lärmabgabe in der Form einer Abgabe auf Treibstoffe. Die Abgabe macht rund ein Prozent des Treibstoffpreises aus und hat den Zweck passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) zu finanzieren. Laute Kraftfahrzeuge zahlen die gleiche Abgabe wie leise Kraftfahrzeuge. Daher stellt diese Abgabe keinen Anreiz dar, leisere Technologien zu entwickeln. Darüber hinaus existiert in den Niederlanden eine Abgabe für Industriebetriebe. Entsprechend der Lärmbelastung ist diese Abgabe gestaffelt konzipiert (z. B. bei 81 dBA 850 Gulden, bei 136 dBA zwei Millionen Gulden pro Jahr).

In Frankreich und in Japan existieren Landegebühren für Flugzeuge, die abhängig sind von den Lärmemissionen der Maschinen. Sie dienen zur Finanzierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen. In der Schweiz existiert seit 1980 eine Lärmabgabe für Flugzeuge, die abhängig ist von den Lärmemissionen. In den Niederlanden existiert seit 1983 eine Lärmabgabe für Flugzeuge. Die Höhe der Abgabe richtet sich nach den Finanzierungserfordernissen für Lärmschutzprogramme. In Großbritannien und der BRD zahlen auf einigen Flughäfen Flugzeuge niedrigere Landegebühren, wenn sie die Standards der Internationalen Civil Aviation Organisation (ICAO) einhalten.