

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.