

WEG MIT DIESER ~~Ö~~K.O. STEUER



Noch ganz am Anfang

waz-Zeichnung: Waldemar Mandzel



Wir haben immer eine Besteuerung von Umweltbelastung im europäischen Verbund gefordert, um zu ökologisch ehrlichen Preisen zu gelangen und dieses Geld für Steuersenkungen und Entlastung des Faktors Arbeit zu verwenden. Diese Besteuerung muss europaweit gelten, muss schadstoffbezogen sein und darf nicht wettbewerbsverzerrend wirken. Die Kriterien an Umweltbelastung festzumachen, europäisch-harmonisch vorzugehen, keine nationalen Alleingänge zu machen und es einzubetten in eine stimmige Energiepolitik, fehlt jedoch bei der ö.K.O.-Steuer. Damit verbrämt man den Umweltgedanken und kassiert in Wirklichkeit nur ab. Das haben wir nie gewollt, das wollen wir auch weiterhin nicht.

Fakten und Argumente

Schröder: ein energiepolitischer Geisterfahrer

Deutschlands Autofahrer stöhnen. Benzin ist nirgends mehr unter zwei DM zu haben. Während unsere Nachbarländer längst reagiert haben und Belastungen reduzieren, denkt die Schröder-Regierung nur ans weitere Draufsatteln. Und dies, obwohl durch die steigenden Belastungen 100.000 Arbeitsplätze allein im Transportsektor gefährdet sind. Mit der öK.O.-Steuer zahlen die Autofahrer für die Jahre 1999 bis 2003 zusätzliche Mineralölsteuer von rund 58,5 Mrd. DM. Dazu kommt noch die Mehrwertsteuer: insgesamt macht dies rund 69 Mrd. DM.

dem kann. Bereits jetzt stoßen die Belastungen für Transportgewerbe, Familien und Pendler an die Grenzen, doch die Preise sollen zum 1. Januar 2001 noch weiter steigen.

Wettbewerbsverzerrung in Europa

Was jetzt Lkw-Fahrer, Bauern und andere Gruppen extrem belastet, sind zudem auch die sehr unterschiedlichen Verhältnisse in Europa. Die Kfz- und Mineralölsteuersätze etwa schwanken um mehrere 100 Prozent. Und selbst die Mindestsätze für die Kfz-Steuer werden von einigen Ländern unterschritten. Andere Länder erstatten Anteile der Mineralölsteuer zurück, begünstigen den Nahverkehr oder senken Versicherungsbeiträge für Fuhrunternehmen. Die öK.O.-Steuer verstärkt die internationale Wettbewerbsverzerrung zulasten unseres Landes. Doch die Bundesregierung erkennt trotz eines sich abzeichnenden zehntausendfachen Betriebssterbens keinen Handlungsbedarf. Da unsere Nachbarländer auf die berechtigten Forderungen bereits reagiert haben, vergrößert sich der Wettbewerbsnachteil sogar noch mehr.

Verdoppelung des Mineralölsteueraufkommens

Im letzten Jahr der CDU-geführten Bundesregierung 1998 betrug das Aufkommen aus der Mineralölsteuer rund 60 Mrd. DM. Rot-Grün bewirkt also in nur fünf Jahren eine Verdoppelung des Mineralölsteueraufkommens und droht überdies noch neben der Lkw-Maut auch für Pkw eine nutzungsabhängige Straßenmaut und eine Schwefelsteuer an. Bereits jetzt drücken die drastisch gestiegenen Benzinpreise auf den Autoabsatz.

Entgegen allen überzeugenden Argumente denkt die Bundesregierung nicht einmal daran, zumindest die nächsten öK.O.-Steuer Erhöhungen so lange auszusetzen, bis sich die Mineralölpreise wieder normalisiert haben. Und wenn die Bundesregierung darauf verweist, dass die von ihr beschlossene Belastung durch die öK.O.-Steuer „nur“ 20 Prozent der Preissteigerungen ausmacht, ist dem entgegenzuhalten, dass die Besteuerung aber das Element ist, das die Regierung selbst än-

Euro-Schwäche

Der hohe Benzinpreis hat auch sehr viel mit der Euro-Schwäche zu tun. Noch nie war in den letzten 50 Jahren in Deutschland eine Währung so schwindstüchtig wie heute der Euro. Das kostet die Bundesbürger viel Geld. Derzeit müssen an den Rohölmärkten für ein Fass Rohöl umgerechnet 75 DM bezahlt werden. Bei gleichem Eurokurs wie im Januar

1999 würde das Fass 55 DM kosten – immerhin also 20 DM weniger.

Die Schwäche des Euro deckt auch auf, dass die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen nicht stimmen. Das Urteil der Weltwirtschaft über die Reformunfähigkeit drückt sich eben in dem schwachen Eurokurs aus. Von daher ist auch hier von der Regierung zu verlangen, dass endlich die notwendigen Reformen angepackt werden und beispielsweise die Staats- und Abgabenquoten gesenkt werden.

Denn die Euro-Schwäche ist nicht nur eine Dollar-Stärke, der Euro hat sich gegenüber fast allen anderen Währungen wie englischem Pfund, japanischem Yen und anderen asiatischen Währungen abgeschwächt. Die Schwäche des Euro spiegelt das Misstrauen der Welt gegenüber der Politik der europäischen Regierungen und speziell der Regierung Schröder wider.

Wenn der deutsche Regierungschef die Schwäche des Euro herunterredet und schließlich für begrüßenswert hält, bleiben alle Stabilisierungsbemühungen vergeblich. Die noch vorherrschende Freude über das boomende Exportgeschäft dank des schwachen Euro wird nicht lang anhalten. Den guten Absätzen im Ausland stehen teure Einkäufe gegenüber. Der Verlust der Kaufkraft ist schon jetzt deutlich zu spüren.

Untätigkeit der Bundesregierung

Man muss hier mit einem ganzen Maßnahmenbündel ansetzen. Wir brauchen etwa europaeinheitliche Lösungen bei der Kfz-Steuer für Lkw. Es ist auch nicht hinnehmbar, dass unsere Bauern 57 Pf pro Liter Diesel zahlen – die Steuerbelastung für Diesel in der Landwirtschaft steigt von 21 Pf im Jahr 1998 auf 57 Pf im Jahr 2003 – hingegen in Frank-

reich die Steuerbelastung von 16 auf 11 Pfennig reduziert wurde und in Dänemark der Treibstoff für die Bauern sogar steuerfrei ist. Die Besteuerungsunterschiede bei einem durchschnittlichen landwirtschaftlichen Betrieb zwischen Frankreich und Deutschland belaufen sich auf 100 DM pro Hektar. Der Subventionswettbewerb der einzelnen Länder muss gestoppt werden. Europa wird zudem fast ausschließlich von norwegischem und englischem Öl versorgt. Deshalb könnte auch darüber gesprochen werden, ob die europäischen Produzenten sich am Euro-Kurs orientieren und nicht am Dollar.

Die Untätigkeit der Bundesregierung und der feste Vorsatz, auch bei weiter steigenden Kraftstoffpreisen bei den beschlossenen Steuererhöhungen bleiben zu wollen, sind skandalös. Der Rat des SPD-Generalsekretärs Franz Müntefering, weniger zu fahren und damit Sprit zu sparen, ist für Speditionen, Kurierdienste, Nahverkehrs- und Taxiunternehmen, aber auch für Landwirte, Handwerker und Dienstleister, die von der Mobilität leben, ein Schlag ins Gesicht.

Beim Autofahrer wird abkassiert, gleichzeitig bei der Verkehrsinfrastruktur eingespart. Das Investitionsprogramm der rot-grünen Koalition nimmt allein im Zeitraum 1999 bis 2002 beim Straßenbau Kürzungen von 5 Mrd. DM gegenüber der mittelfristigen Planung der alten Bundesregierung vor. Es bleibt festzustellen, dass der Autofahrer bereits aus den ersten beiden Stufen der ö.K.O.-Steuer 1999 und 2000 rund 10 Mrd. DM Mineralölsteuer zusätzlich in die Bundeskasse abliefern, davon aber keine einzige Mark der Verkehrsinfrastruktur zugute kommt.

Selbst bei Anpassungen der Kilometerpauschale für den Weg zur Arbeit an die gestiegenen Kosten gibt es vehemente Gegenstimmen. Immerhin hat die CDU-Kampagne zu einem Nachdenken über Hilfen für Härte-

fälle geführt. Es ist jedoch grober Unfug, wenn der Bundeskanzler jetzt verspricht, den Menschen irgendetwas zurückzugeben, und gleichzeitig stur daran festhält, bei der öK.O.-Steuer am 1. Januar 2001 erneut draufzusatzeln.

Weitere Belastungen

Zahlen müssen alle Energieverbraucher, nicht nur die Autofahrer, „Die Preise für Nahverkehrs-Tickets, Straßenreinigungen, Abwasserbeseitigungen und Müllgebühren werden schon im nächsten Jahr angehoben, wenn sich die Kostenspirale weiterdreht. Die Ökosteuern belastet den öffentlichen Personennahverkehr der Städte und Gemeinden schon heute mit 430 Millionen Mark,“ so Gerd Landsberg, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städte- und Gemeindebundes, in „Bild am Sonntag“, 10. September.

Auch Strom, Heizöl und Gas werden teurer. Dadurch steigen die Mietnebenkosten. Der Deutsche Mieterbund rechnet bei den Heizkosten mit einem Anstieg um drei bis fünf DM pro Quadratmeter. Bei einer hundert Quadratmeter großen Wohnung bedeutet dies insgesamt Mehrkosten von 300 bis 500 DM. Die Privathaushalte in Deutschland werden nach einer Berechnung des Haus- und Grundbesitzerverbandes bereits im Jahr 2000 30 Mrd. DM mehr für Energiekosten zahlen müssen als 1999.

„Wer jetzt sein Heizöl für den kommenden Winter bunkert, zahlt doppelt so viel wie im Vorjahr. Ein bis zwei Tausender kostet der Ölpreisschub die Durchschnittsfamilie.“ Nordbayerischer Kurier (Bayreuth), 6. September.

Und obwohl der Bund über Mineralölsteuer, öK.O.-Steuer und Mehrwertsteuer derzeit glänzende Einnahmen hat und an je-

der Preiserhöhung der OPEC-Länder und der Ölkonzerne kräftig mitverdient, nennt der Bundeskanzler allen Ernstes als soziale Flankierung die ohnehin vorgesehene Erhöhung des Wohngeldes ab 2001.

Unzureichende Senkung der Lohnnebenkosten

Vollmundig hat Schröder die Senkung der Lohnnebenkosten versprochen. Die öK.O.-Steuer sollte zu hundert Prozent dafür benutzt werden. Doch die Einnahmen aus der öK.O.-Steuer kommen nicht in vollem Umfang der Absenkung der Rentenversicherungsbeiträge zugute. Statt dessen fließt jede vierte „Ökomark“ in Eichels Kassen. Im Jahr 2003 werden es 38 Mrd. DM Ökosteuern sein. Davon könnte man den Rentenversicherungsbeitrag um drei Prozentpunkte absenken. Er wird aber unverändert bei über 19 Prozent liegen.

Fuhrunternehmer Klaus-Peter Röskes: „Pro Beschäftigten habe ich eine Entlastung bei den Lohnnebenkosten von 280 Mark, aber die Ökosteuern belastet jeden LKW und Fahrer mit 2800 Mark.“ *Focus*, 11. September

Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung e.V. Essen, 27. Juni: Pressenotiz zum Thema Ökosteuern

In der letzten Zeit tauchten in der Presse wiederholt Meldungen über die möglichen Verluste an Arbeitsplätzen bei einem Aussetzen der Ökosteuern auf. Dabei wurde auf Rechnungen des RWI verwiesen, wonach in einem solchen Falle ein Verlust von knapp 0,5 Millionen Arbeitsplätzen zu erwarten sei. Das Institut betont mit Nachdruck, dass es derartige (negative) Beschäftigungseffekte weder berechnet noch autorisiert hat.

Soziale Schieflage der öK.O.-Steuer

Die Kopplung der öK.O.-Steuer mit der Rente führt zudem zu vollkommen verzerrenden Bedingungen: Familien mit drei Kindern zahlen fünfmal öK.O.-Steuer und – wenn nur einer erwerbstätig ist – bekommen nur einmal eine Entlastung beim Rentenbeitrag; ein kinderloses Ehepaar mit zwei Einkommen bekommt zweimal die Entlastung beim Rentenbeitrag und zahlt nur zweimal die öK.O.-Steuer.

Eindeutig erkennbar wird die soziale Schieflage der öK.O.-Steuer im Hinblick auf all diejenigen Bevölkerungsgruppen, die keine Vorteile durch einen geringeren Rentenbeitrag haben, da sie nicht beitragspflichtig sind. Für Sozialhilfeempfänger, Arbeitslose, Rentner, Studenten,

Selbständige und Beamte handelt es sich daher um reine Steuererhöhungen.

Eine normale Arbeitnehmerfamilie spart im Jahr 2000 mit den heruntersubventionierten Sozialbeiträgen allenfalls rund 300 DM. Im selben Zeitraum zahlt ein durchschnittlicher Arbeitnehmerhaushalt in der Bundesrepublik Deutschland wegen der hohen Energiekosten mindestens 1.000 DM mehr. Die Belastungsseite ist dramatisch. Diese öK.O.-Steuer ist eine Schröpfsteuer und treibt die Preise weiter nach oben.

Wann, wenn nicht jetzt greift denn die Vereinbarung zur öK.O.-Steuer in der rot-grünen Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998: „Bei der konkreten Ausgestaltung ... muss auch die konjunkturelle Lage und die Preisentwicklung auf den Energiemärkten berücksichtigt werden.“

EIN PRAXISBEISPIEL: Die Bild-Zeitung hat mit Frau Helga Köpke (39), einer Pendlerin, wie es in Deutschland Millionen gibt, nachgerechnet, wie tief der Staat (Mineralöl- und Ökosteuern) und die OPEC den Deutschen mit den explodierenden Energiekosten in die Taschen greifen.

Die Spritkosten: Jeden Arbeitstag fährt die Angestellte 160 Kilometer (Gesamtstrecke, hin und zurück) zur Arbeit – 900 Kilometer die Woche. Bei einem Verbrauch von 8 Liter Diesel hatte sie im vergangenen Jahr Tankkosten (45 Wochen Arbeit, Literpreis 1,17) von rund 3.825 DM. Für dieses Jahr sieht's bitter aus: Zur Zeit kostet der Liter Diesel 1,75 DM. Auf's Jahr sind das 5.670 DM – satte 1.645 DM mehr! „Wenn ich dann tanke, glaube ich manchmal: Das ist doch alles nicht wahr!“ Vor allem, seitdem sie den Kostenvorschlag für die Heizöllieferung bekommen

hat, fragt sich Frau Köpke: „Hat der Herr Schröder eigentlich schon mal auf seine Heizölrechnung geschaut?“

Die Heizkosten: Der Tank für das 150-m²-Haus fasst 4.000 Liter Heizöl. Die Tankrechnung im vorigen Jahr: 2.227 DM (0,48 DM /Liter plus MwSt). Das Angebot in diesen Tagen: 92 Pfennig plus MwSt. Eine Füllung schlägt mit 4.268 DM zu Buche: 2.041 DM mehr!

Bilanz: Allein Benzin und Heizöl fressen 3.686 DM mehr als letztes Jahr auf! Frau Köpke hat gemeinsam mit ihrem Mann (55, Frührentner) im letzten Jahr 95.000 DM versteuert. Bei Steuerklasse III, verheiratet, keine Kinder, zahlt sie im nächsten Jahr 1.528 DM weniger Steuern als in diesem Jahr.

Unterm Strich – Energiekosten minus Steuerreform – bleiben 2.070 DM Miese. Helga Köpke: „Ein ganzer Jahresurlaub!“

Quelle: Bild, 12. September

Ökologisch ehrliche Preise

Damit kein Missverständnis entsteht: Wir haben in den letzten Jahren für eine ökologische und soziale Marktwirtschaft gekämpft und tun es weiterhin. Es gibt gute Gründe dafür, den Energieverbrauch europaweit, mit Abgaben zu begrenzen. Aber bezogen auf den Schadstoffausstoß und so, dass sich der Energieverbrauch wirklich verändert, und nicht so, dass wir einen hohen Energieverbrauch benötigen, um die Steuereinnahmen erzielen zu können.

Wir haben immer eine Besteuerung von Umweltbelastung im europäischen Verbund gefordert, um zu ökologisch ehrlichen Preisen zu gelangen und dieses Geld für Steuersenkungen und Entlastung des Faktors Arbeit zu verwenden. Diese Besteuerung muss europaweit gelten, muss schadstoffbezogen sein und darf nicht wettbewerbsverzerrend wirken.

Die Kriterien an Umweltbelastung festzumachen, europäisch-harmonisch vorzugehen, keine nationalen Alleingänge zu machen und es einzubetten in eine stimmige Energiepolitik, fehlt jedoch bei der öK.O.-Steuer. Damit verbrämt man den Umweltgedanken und kassiert in Wirklichkeit nur ab. Das haben wir nie gewollt, das wollen wir auch weiterhin nicht.

Diese öK.O.-Steuer ist ein wirtschafts-, sozial- und umweltpolitischer Fehlschlag. Ihr fehlt jede Lenkungswirkung, sie hat nichts mit Klimaschutz und Ökologie zu tun. Vielmehr schwächt sie unsere deutschen Unternehmen im internationalen Wettbewerb, belastet unsere Landwirte, das Bau- und Verkehrsgewerbe, den öffentlichen Nahverkehr sowie die privaten Haushalte, nicht zuletzt durch eine immens steigende zweite Miete.

Im übrigen – auch Gerhard Schröder hat eine öK.O.-Steuer früher abgelehnt:

Wo ist denn der Vorteil für einen ganz konkreten Betrieb in Deutschland, wenn ich dem sage: Ich senke Dir die Lohnkosten und brumme Dir gleichzeitig bei den Energiepreisen ordentlich einen drauf?

Der Spiegel, 18. März 1996

Zwei Mark für den Liter Sprit bringen zwar mehr Geld in die Kasse, aber die ökologische Lenkungswirkung ist gleich Null. Das kann ich aus sozialen Gründen nicht akzeptieren.

Süddeutsche Zeitung, 4. Januar 1997

Druck auf Rot-Grün zeigt Wirkung

Erfreulich, dass unser Druck auf Rot-Grün Wirkung zeigt. Die Regierung Schröder wird nervös. Sie ist aber über die notwendigen Korrekturen der öK.O.-Steuer zerstritten. Wenn jetzt die Prüfung von Hilfen für einzelne Branchen angekündigt werden, zeigt dies zumindest deutlich, dass das gesamte Konzept der öK.O.-Steuer fehlgeschlagen ist. Ein Herumstümpfern an einzelnen Symptomen als Reparaturbetrieb selbst angerichteter Schäden hilft hier nicht. Mit dem Ablenkungsmanöver sozialer Abfederungen der öK.O.-Steuer erreicht man immer nur kleine Gruppen, andere werden besonders bestraft.

Typische Schröderische Flickschusterei

Zuerst werden alle Bürger und Unternehmer mit dieser öK.O.-Steuer abgezockt, dann soll einem Teil das Geld wieder als sogenannte „Entlastung“ zurückgegeben wer-

Erinnern wir uns, was mit der Ökosteuer bezweckt wurde: ein Beitrag zu Klimaschutz und mehr Beschäftigung. Wo stehen wir heute? Ausnahmetatbestände und eine von Treibhausgasen losgelöste Steuerbemessung lassen keine ökologischen Effekte erwarten. Beschäftigungseffekte durch geringere Lohnnebenkosten halten sich in Grenzen, dafür werden weitere Reformfordernisse bei der Alterssicherung durch die Ökosteureinnahmen verdeckt und mögliche negative Konjunkturreffekte durch den steigenden Rohölpreis verstärkt.

Je mehr jetzt der Staat eingreift, um solche Konjunktur- und Verteilungseffekte zu steuern, desto mehr wird er sich von der Erreichung der eigentlichen Ziele entfernen. Doch mit jeder Erhöhung der Öko-

steuer und mit jeder Veränderung auf den Weltenergiemärkten wird es schwieriger, sich in politischer Enthaltensamkeit zu üben. Das anspruchsvolle Konzept, durch Steuern ein Programm der Volkserziehung hin zu einer zukunftsfähigen Energienutzung zu vollziehen, ist somit auch deshalb fragwürdig, weil es gegenüber gut organisierten Interessengruppen nicht durchsetzbar ist. Daher ist das Konzept einer Ökosteuer insgesamt zum Scheitern verurteilt.

Paul Klemmer, Präsident des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung in Essen, zugleich Professor für Wirtschaftspolitik an der Universität Bochum, und Rüdiger Wink, wissenschaftlicher Mitarbeiter in einem Gastbeitrag für das Handelsblatt am 19. September

den. Dass damit die Bürokratie aufgebläht und immense Kosten entstehen werden, wird von der rot-grünen Koalition mit keiner Silbe erwähnt. Die öK.O.-Steuer wird zum doppelten Kostentreiber für Bevölkerung und Unternehmen, die letztendlich die Zechen zahlen müssen. Dies ist die typische Schrödersche Flickschusterei. Der Bundeskanzler verwechselt eine moderne, verlässliche Wirtschaftspolitik mit einer Politik des Augenblicks.

Diese öK.O.-Steuer ist ein K.O. für Familien, Pendler und Transportgewerbe. Selbst klimafreundliche Energien wie Sonne, Wind, Wasser werden mit Steuern belastet. Auch der viel propagierte Öffentliche Nahverkehr wird ökobesteuert. Die Mehrkosten zahlen die Fahrgäste. Die öK.O.-Steuer bringt weder den Menschen, noch der Umwelt einen Vorteil.

Das Mass ist voll – die öK.O.-Steuer muss sofort ausgesetzt werden!

UNION IN DEUTSCHLAND — Informationsdienst der Christlich Demokratischen Union Deutschlands. Für den Inhalt verantwortlich: Axel König. Redaktion: Ernst-Jörg Neuper, Klingelthöferstraße 8, 10785 Berlin, Telefon (030) 22070-370, e-mail: ernst.neuper@cdu.de, Verlag: Union Betriebs GmbH, Egermannstraße 2, 53359 Rheinbach, Tel. (02226) 802-0, Telefax (02226) 802-111/333. Vertrieb: Tel. (02226) 802-123. Verlagsleitung: Bernd Profitlich. Bankverbindung: Sparkasse Bonn, Konto Nr. 7510183 (BLZ 380 500 00), Postbank Köln Nr. 1937 95-504 (BLZ 370 100 50). Abonnementpreis jährlich 60,- DM. Einzelpreis 1,60 DM. Herstellung: Vereinigte Verlagsanstalten GmbH, Düsseldorf.