STELLUNGNAHME

Berlin, 4. Oktober 2010

Deutscher Industrie- und Handelskammertag

Zum Thema: **Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Haushaltsbegleitgesetz 2011 (HBeglG 2011)**

An den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag vertritt die Interessen der IHK-Organisation. Wir möchten den Mitgliedern des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages hiermit unsere Anmerkungen zum Gesetzentwurf zur Kenntnis geben.

Das Sparpaket der Bundesregierung ist notwendig für die Haushaltskonsolidierung. Es reduziert die Sorgen von Bürgern und Unternehmen, dass der Fiskus zur Haushaltskonsolidierung zukünftig die Steuern erhöhen muss. Zudem ist das Sparpaket von der Zielsetzung geprägt, von allen gesellschaftlichen Gruppen einen spürbaren Beitrag zu fordern – auch von der Wirtschaft. Richtig ist auch, Mitnahmeeffekte und Fehlentwicklungen bei der Nutzung von Steuerbegünstigungen zu reduzieren. Einzelne Maßnahmen dürfen aber nicht so ausgestaltet sein, dass die Sparmaßnahmen letztlich mehr kosten, als sie einbringen, weil wirtschaftliche Tätigkeiten verlagert werden (Luftverkehrsteuer), Unternehmen nicht mehr saniert werden können (Insolvenzordnung) oder international nicht mehr wettbewerbsfähig sind (Energie- und Stromsteuer).

Das Sparpaket muss so ausgestaltet werden, dass die deutschen Unternehmen im europäischen und internationalen Wettbewerb weiter bestehen können und die Intention des Sparpakets – solidere Finanzen – nicht konterkariert wird. Wir bitten die Mitglieder des federführenden Haushalts- und des mitberatenden Finanzausschusses, die Maßnahmen des Sparpaketes daraufhin zu prüfen und gegebenenfalls andere Mittel zu finden, das Konsolidierungsziel zu erreichen, ohne der Wirtschaft zu schaden.

Unsere Anmerkungen beziehen sich auf die Artikel, von denen die Wirtschaft besonders betroffen ist, das sind: **Artikel 1** (Luftverkehrsteuergesetz), **Artikel 3** (Änderung der Insolvenzordnung), **Artikel 6** (Änderung des Energiesteuergesetzes) und **Artikel 7** (Änderung des Stromsteuergesetzes).

DIHK | Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.
Besucheranschrift: Breite Straße 29 | 10178 Berlin-Mitte | Postanschrift: DIHK | 11052 Berlin
Tel. 030-20308-0 | Fax 030-20308-1000 | Internet: www.dihk.de

Berlin, 4. Oktober 2010

Zu Artikel 1 Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG-E)

Deutschland ist die weltweit führende Luftverkehrnation und die deutsche Wirtschaft ist zunehmend auf den Luftverkehr angewiesen. Dies gilt für den Frachtbereich und für den Passagebereich (Geschäftsreisende und Touristen) gleichermaßen. Die Luftverkehrswirtschaft hat in den vergangenen Jahren zahlreiche neue Arbeitsplätze geschaffen und bietet derzeit ca. 850.000 Mitarbeitern Beschäftigung. Diese positive Entwicklung ist zu unterstützen. Durch die Wirtschaftskrise hatte die deutsche Luftverkehrswirtschaft im letzten Jahr erhebliche Einbrüche zu verzeichnen. Das Flugverbot durch den Vulkanausbruch auf Island in diesem Frühjahr hat der Branche zusätzliche Probleme verursacht.

Fiskalisch motivierte Eingriffe wie die Luftverkehrsteuer sind keineswegs marktneutral, sondern greifen in die gegebene Marktkonstellation ein und führen – wie zu zeigen ist – zu Verzerrungen. Es stellt sich daher die Frage, ob nicht der vorliegende Gesetzentwurf nochmals nachgebessert werden muss. Anzumerken ist auch, dass die Maßnahme nach dem vorliegenden Gesetzentwurf auf Dauer angelegt ist und nicht – wie zunächst angekündigt – nur eine Überbrückung bis zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel darstellen soll.

Immerhin soll die neue Steuer weder für Umsteigepassagiere noch für Fracht gelten. In beiden Marktsegmenten wäre ansonsten mit erheblichen Veränderungen zu rechnen. So würden von den Umsteigepassagieren zwischen Amerika und dem arabischen und asiatischen Raum für den Fall einer Besteuerung vor allem Hubs in den Nachbarländern profitieren. Im Frachtbereich hat sich gezeigt, dass die betroffenen Unternehmen auf veränderte Rahmenbedingungen – in den letzten Jahren beispielsweise bei Veränderungen der Nachtflugregelungen – sehr schnell reagieren können. Würde es hier zu einer Besteuerung kommen, würde Fracht mit dem Lkw ins benachbarte Ausland gefahren und von dort auf den Luftweg gegeben. Mit der im aktuellen Entwurf vorgesehenen Einbeziehung von Interlining-Verbindungen wurde Bedenken mittelständischer Fluggesellschaften Rechnung getragen, die sonst bei Zubringerflügen gegenüber Code-Sharing-Angeboten benachteiligt würden.

Auch der aktuelle Gesetzentwurf weist aber erhebliche Schwächen auf:

1. Volkswirtschaftliche, regionalpolitische und ökologische Folgen der Luftverkehrsteuer

Die Luftverkehrs- und Tourismusbranche geht durch Nachfragerückgang und Verlagerung von Flügen ins benachbarte Ausland von einem Rückgang von jährlich rund 5 Mio. Passagieren und einem Verlust von rund 10.000 Arbeitsplätzen aus. Die Bundesregierung sieht dagegen keine nennenswerten Verlagerungen. Diese Einschätzung basiert aber offenbar nicht auf belastbaren Untersuchungen. Auch wenn die sehr negativen Erfahrungen aus den Niederlanden (Steuereinnahmen 261 Mio. Euro, negative Effekte für die öffentliche Hand 150 - 280 Mio. Euro und Einnahmeverluste

DIHK | Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.
Besucheranschrift: Breite Straße 29 | 10178 Berlin-Mitte | Postanschrift: DIHK | 11052 Berlin
Tel. 030-20308-0 | Fax 030-20308-1000 | Internet: www.dihk.de

der Unternehmen 1,2 Mrd. Euro) nicht direkt auf den deutschen Luftverkehrsmarkt übertragen werden können, zeigen diese, dass der Markt sehr empfindlich reagieren kann.

Ob die Höhe der Steuer – wie in der Begründung zum Gesetz formuliert – so gewählt wurde, dass mit nennenswerten Verlagerungen seitens der Flugreisenden nicht zu rechnen sein wird, darf bezweifelt werden. Zumindest bei Flughäfen in unmittelbarer Grenznähe ist der Wechsel der Fluggäste ohne nennenswerten Mehraufwand möglich und daher sehr wahrscheinlich. Auch zeigen die Erfahrungen im Low-cost-Segment, dass Fluggäste für günstige Flüge erheblichen Aufwand in Kauf nehmen. Da ein einheitlicher Steuersatz für Economy und Business-Class vorgesehen ist, trifft die Steuer den Low-cost-Bereich relativ stärker.

Zu berücksichtigen sind seitens des (Bundes-)Gesetzgebers auch die regionalpolitischen Auswirkungen. Vor allem die No-Frills-Airlines reagierten in der Vergangenheit häufig sehr konsequent auf vom Gesetzgeber oder Flughafenbettreiber verursachte Veränderungen der Kosten. Auch hier würden insbesondere die Flughäfen in Grenznähe betroffen sein. Vor allem die wirtschaftliche Tragfähigkeit kleinerer Flughäfen dürfte weiter geschwächt werden. Sollte die Existenz eines solchen Flughafens zur Disposition stehen, hätte dies vor allem in Regionen weitab von einem großen Verkehrsflughafen erhebliche Auswirkung auf die Standortqualität.

Die Einführung einer Luftverkehrsteuer führt bei den Fluggesellschaften zudem zu erheblichem organisatorischen Aufwand. Das Luftverkehrsunternehmen muss den Aufzeichnungspflichten nach § 13 gerecht werden, es müssen entsprechende EDV-Programme angeschafft und kontinuierlich gepflegt werden.

Vor Einführung der Steuer müssen daher die volkswirtschaftlichen Folgen quantifiziert werden. Es kann nicht im Interesse der Bundesregierung sein, wenn der Nettoeffekt durch Verluste bei Arbeitsplätzen und Gewerbesteuer massiv geschmälert würde.

Auch die ökologischen Folgen müssen in die Bewertung einbezogen werden: Kommt es durch die Steuer zu zusätzlichem Verkehr durch Umwegfahrten zu weiter entfernt liegenden Flughäfen, würde dies das Ziel, die Emissionen zu veringern, konterkarieren. Auch setzt die geplante Ausgestaltung keine Anreize zur Anschaffung umweltschonender Flugzeuge. Ein möglicher Rückgang der CO_2-Emissionen durch kerosinsparende Flugzeuge hätte weniger Einnahmen des Staates aus dem Emissionshandel zur Folge, die dann – um das jährliche Einnahmevolumen von einer Mrd. Euro sicherzustellen – zu einer Anhebung der Luftverkehrsteuer führen würde. Angesichts dieses Nullsummenspiels kann es ökonomisch rational sein, älteres Fluggerät möglichst lange zu nutzen. Eine die Einnahmeausfälle kompensierende weitere Anhebung der Abgabensätze wie bei der Lkw-Maut darf es nicht geben.

DIHK | Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.
Besucheranschrift: Breite Straße 29 | 10178 Berlin-Mitte | Postanschrift: DIHK | 11052 Berlin
Tel. 030-20308-0 | Fax 030-20308-1000 | Internet: www.dihk.de

2. Eingriffe in die Marktstrukturen der Luftverkehrsbranche

a. Doppelbelastung des Inlandsluftverkehrs (§ 4 LuftVStG-E)

Bei Flügen im Inland werden jeweils Hin- und Rückflug belastet. Bei Auslandsflügen bleibt der Rückflug dagegen unbesteuert. Diese Diskriminierung ist nicht nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass sich die Ungleichbelastung von Inlands- und Auslandsflügen weiter verschärft, wenn bei Inlandsflügen auf die Luftverkehrsteuer zusätzlich die Mehrwertsteuer von 1,52 € anfällt, die bei grenzüberschreitenden Flügen nicht erhoben wird. Ein pragmatischer Ansatz wäre eine Verringerung der Steuersatzes für Inlandsflüge. Denkbar wäre auch eine feinere Skalierung der Streckenunterteilung.

b. Erhöhte Kosten für Inselverkehre (§ 5 Abs. 4 LuftVStG-E)

Die Flüge zu den deutschen Nordseeinseln sind Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und als solcher Teil der Daseinsvorsorge. Gegenüber dem ursprünglichen Gesetzentwurf enthält der aktuelle Entwurf Steuerbefreiungen für Fluggäste mit Hauptwohnsitz auf einer inländischen Insel und zur medizinischen Versorgung. Dies stellt zwar eine Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Gesetzentwurf dar. Allerdings reicht sie nicht aus und wirft Fragen bei der praktischen Umsetzung auf: Wie soll eine Fluggesellschaft unterscheiden, ob der Flug eines Urlaubers aufs Festland als medizinisch notwendig steuerfrei oder als reguläre Heimreise steuerpflichtig ist? Ein pragmatischer Weg zur Vermeidung erheblichen bürokratischen Aufwandes wäre es, Flüge mit Kleinflugzeugen bis 5,7 to MTOW (maximale Abflugmasse) oder Kurzstreckenflüge unter 100 km generell von der Regelung auszunehmen.

c. Luftfahrtunternehmen versus werkseigener Luftverkehr

Mehrere mittelständische Luftfahrtunternehmen bieten großen Industrieunternehmen Charterflüge an. Diese Flüge werden mit der neuen Steuer belastet, während Flüge mit werkseigenen Flugbereitschaften nicht belastet werden. Damit besteht die Gefahr, dass die Angebote gewerblicher Luftfahrtunternehmen einseitig verteuert werden und damit nicht mehr marktgerecht sind.

DIHK | Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.
Besucheranschrift: Breite Straße 29 | 10178 Berlin-Mitte | Postanschrift: DIHK | 11052 Berlin
Tel. 030-20308-0 | Fax 030-20308-1000 | Internet: www.dihk.de

Zu Artikel 3 Änderung der Insolvenzordnung

Zu § 14 Abs. 1 InsO-E

Nach dem Gesetzentwurf soll allein die Befriedigung des Gläubigers nicht mehr zur Unzulässigkeit des Insolvenzantrages führen. Diese Regelung soll insbesondere Dauergläubiger (Sozialkassen, Finanzämter etc.) besser stellen. Die geplante Änderung ist nachvollziehbar, allerdings muss sich erst zeigen, ob sie sich in der Praxis bewährt.

Zu § 55 Abs. 4 InsO-E

Nachvollziehbar erscheint die Aufwertung von Steuerschulden, die während des vorläufigen Insolvenzverfahrens entstehen, zu Masseverbindlichkeiten – unabhängig davon, ob ein starker oder schwacher vorläufiger Insolvenzverwalter eingesetzt wurde. Die Finanzbehörde kann über ihre Gläubigerstellung nicht disponieren (Zwangsgläubiger) und soll deshalb besser gestellt werden. Allerdings sollte bedacht werden, dass diese Regelung gerade auf Sanierungen, die schon während des vorläufigen Verfahrens beginnen, eine abschreckende Wirkung haben kann.

Zu § 96 Abs. 3 InsO-E

Für bedenklich halten wir den Änderungsvorschlag zu § 96 Abs. 3 InsO des Haushaltsbegleitgesetzes, der den Fiskus gegenüber anderen Gläubigern weitgehend besser stellt. Zwar hat der Entwurf von der Wiedereinführung des Fiskusprivilegs aus Zeiten der Konkursordnung abgesehen. Stattdessen soll aber nun der Fiskus während des gesamten Insolvenzverfahrens berechtigt sein, mit eigenen Forderungen gegenüber Forderungen des insolventen Unternehmens aufzurechnen. De facto bedeutet dies, dass Steuererstattungsansprüche des insolventen Unternehmens künftig nicht mehr in die Masse fließen werden, da der Fiskus in fast allen Fällen Altforderungen gegen das insolvente Unternehmen hat, gegen die dann aufgerechnet werden kann.

Betroffen ist insbesondere die Mehrwertsteuererstattung aus Vorsteuerüberhängen. Weitreichende Auswirkungen hätte dies beispielsweise auf die Sanierung exportorientierter Unternehmen, die umsatzsteuerfrei ins Ausland liefern, gleichzeitig aber die Vorsteuer aus den Rechnungen ihrer Lieferanten ziehen können. Ohne Erstattungsansprüche werden einzelne - vielleicht noch gewinnbringende - Geschäfte dann zum Verlust, weil die Gewinnmarge im seltensten Fall oberhalb der gesetzlichen Mehrwertsteuer liegen dürfte. Ähnliche Schwierigkeiten treten immer dann auf, wenn das Unternehmen höhere Eingangsrechnungen als Ausgangsrechnungen hat, z. B. beim Wiederanschub eines Geschäftsbetriebs durch den Insolvenzverwalter. Betroffen sind ebenfalls Einkommensteuer-Erstattungsansprüche, die nach dem Sparpaket in der Regel entfallen werden. Ohne

DIHK | Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.
Besucheranschrift: Breite Straße 29 | 10178 Berlin-Mitte | Postanschrift: DIHK | 11052 Berlin
Tel. 030-20308-0 | Fax 030-20308-1000 | Internet: www.dihk.de

diese Mittel wird die Sanierung gerade kleiner und mittelständischer Betriebe mit besonders dünner Liquidität in vielen Fällen nicht möglich sein.

Gleichzeitig soll ein Anfechtungsprivileg für die Finanzämter geschaffen werden: Das Aufrechnungsverbot soll auch dann entfallen, wenn der Fiskus die Möglichkeit der Aufrechnung durch eine anfechtbare Rechtshandlung erworben hat. Das Finanzamt würde künftig also kurz vor Stellung des Insolvenzantrages Außenstände ohne die Sanktion der drohenden Anfechtung vollstrecken können. Nach wie vor soll der Insolvenzverwalter in diesen Fällen zwar diese Vollstreckung anfechten können. Anders als bislang wäre aber das Finanzamt berechtigt und faktisch auch verpflichtet, Altforderungen mit dem Rückforderungsanspruch des Insolvenzverwalters aufzurechnen.

Die Auswirkungen dieser Vorschläge auf die Wirtschaft als Ganzes lassen sich noch nicht absehen. Laut Schätzungen der Landesfinanzverwaltungen sollen sich die so erzielten Einnahmen auf nur 50 Mio. Euro belaufen. Experten schätzen jedoch, dass der Insolvenzmasse sämtlicher Verfahren bis zu 1,5 Mrd. Euro entzogen werden.

Die Gefahr besteht, dass für eine erfolgreiche Sanierung in vielen Fällen nicht mehr genug Kapital vorhanden sein wird. Die Folgen des Vorschlags wären, dass mehr Arbeitskräfte freigesetzt und die Sozialkassen stärker belastet würden. Auch fallen die sanierten Unternehmen als zukünftige Steuerzahler weg. Es besteht deshalb die Gefahr, dass die geplante Sparmaßnahme letztlich mehr kosten wird, als sie einbringt. Der Vorschlag konterkariert zudem die Bemühungen der Bundesregierung, für Unternehmen in der Insolvenz bessere Sanierungsmöglichkeiten zu schaffen. Die im Zusammenhang mit dem vom BMJ am 03.09.10 vorgelegten Diskussionsentwurf für ein Gesetz zur weiteren Erleichterung der Sanierung von Unternehmen erhofften positiven Effekte werden in Frage gestellt.

DIHK | Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.
Besucheranschrift: Breite Straße 29 | 10178 Berlin-Mitte | Postanschrift: DIHK | 11052 Berlin
Tel. 030-20308-0 | Fax 030-20308-1000 | Internet: www.dihk.de

Berlin, 4. Oktober 2010

Zu Artikel 6 Änderung des Energiesteuergesetzes und Artikel 7 Änderung des Stromsteuergesetzes

Zu § 54 Abs. 1 EnergieStG-E, § 55 Abs. 1 EnergieStG-E, § 9b Abs. 1 StromStG-E, § 10 Abs. 1 StromStG-E: **Einschränkung der Steuerermäßigungen auf Unternehmen des Produzierenden Gewerbe**

Grundsätzlich ist die Zielsetzung richtig, Fehlentwicklungen bei der Nutzung von Steuerbegünstigungen für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes durch eine Begrenzung auf die förderungswürdigen Sachverhalte zu begegnen. Es wird dadurch für Unternehmen außerhalb des Produzierenden Gewerbes allerdings weniger attraktiv, mit Hilfe eines Contractors energieeffizient und umweltschonend zu wirtschaften, dadurch dass Anlagen effizienter gefahren oder Fehlsteuerungen (z. B. falsch eingebaute Ventile) verhindert werden. Darauf möchten wir hinweisen.

Zu § 54 Absatz 2 und 3 EnergieStG-E, § 55 Absatz 2 und 3 EnergieStG, § 9b Abs. 2 StromStG-E, § 10 Abs. 1 und 2 StromStG-E: Anhebung des Sockelbetrages, Einschränkung der ermäßigten Steuersätze und des Spitzenausgleichs für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes

Die Anhebung des Sockelbetrages und die Einschränkungen beim ermäßigten Steuersatz sowie beim Spitzenausgleich führen zu einer drastischen Mehrbelastung der energieintensiven Unternehmen in Deutschland. Die Unternehmen kündigen Produktionseinschränkungen an, die besonders regional spürbar sein werden, denn die betroffenen Branchen, z. B. die Papierindustrie, sind regional konzentriert. Für die Branchen, die von der Wirtschaftskrise besonders stark betroffen waren und jetzt gerade aus ihr heraus wachsen, kommt die zusätzliche Ökosteuer außerdem zur Unzeit. Die Unternehmen sind damit beschäftigt, ihre Liquidität zu sichern, die Lager aufzufüllen und den Vertrieb zu aktivieren. Neue Belastungen gefährden die Erholung.

Betroffenheit der Unternehmen im Einzelnen

Aus Befragungen bei energieintensiven Betrieben der gewerblichen Wirtschaft wissen wir, dass einzelne Branchen besonders stark durch den Gesetzentwurf betroffen sind, zum Beispiel die Papierindustrie, die Chemie und die Metallverarbeitung, die mit Mehrkosten von mehreren hunderttausend Euro bis zu mehreren Mio. in einem einzelnen Betrieb rechnen. Sorgen machen sich vor allem die mittelständischen Betriebe mit einigen hundert Mitarbeitern und die Töchter von weltweit tätigen Konzernen, letztere weil sie durch diese Entwicklung im konzernweiten Benchmarking entscheidend zurückfallen und deshalb ein ohnehin latent vorhandener Verlagerungsdruck zum Durchbruch kommen kann.

DIHK | Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.
Besucheranschrift: Breite Straße 29 | 10178 Berlin-Mitte | Postanschrift: DIHK | 11052 Berlin
Tel. 030-20308-0 | Fax 030-20308-1000 | Internet: www.dihk.de

Aus den uns vorliegenden konkreten Belastungszahlen einzelner Unternehmen lässt sich ersehen, dass die Zusatzbelastungen durch die geplanten Gesetzesänderungen höher sind als es die Modellrechnungen des Bundesfinanzministeriums zeigen. Die durchschnittliche Belastung durch die Einschränkungen bei den Ökosteuerermäßigungen liegt in unseren exemplarischen Beispielen bei annähernd 200.000 Euro im kommenden Jahr. Es sind mittelständische Unternehmen aus den Branchen Papier und Holz, Metallverarbeitung, Gießereien, Steine-Erden, Recycling, Nahrungsmittelgewerbe, Textil und Elektrotechnik mit durchschnittlich 350 Mitarbeitern. Bezogen auf einen branchentypischen Ertrag vor Steuern belaufen sich die Zusatzbelastungen auf fast 20 % des Ertrages vor Steuern. Anders gesagt: Ein durchschnittliches mittelgroßes Unternehmen der produzierenden gewerblichen Wirtschaft verliert, wenn das Gesetzesvorhaben so wie geplant umgesetzt wird, ein Fünftel seiner Ertragskraft.

Durch die Anhebung des Sockelbetrages auf 2.500 Euro bei Strom (= 122 MWh) wird die Mehrzahl der Unternehmen mit bis zu 50 Mitarbeitern aus dem begünstigten Unternehmenskreis fallen, darunter die regional wichtigen Industrie- und Bauunternehmen mit eher geringen Betriebsgrößen und tendenziell schlechter Ertragslage. Diese Unternehmen haben außerdem aufgrund ihrer ungünstigeren Abnahmestrukturen und -mengen im europäischen und nationalen Vergleich hohe Energiepreise zu tragen.

Hinzu kommt, dass die Strombezugskosten auch aufgrund anderer Effekte, insbesondere der EEG-Abgabe und des Emissionshandels, stark anwachsen. Während die Stromverbraucher bis 2009 etwa 1,3 Cent pro Kilowattstunde für die Förderung erneuerbarer Energien zahlen mussten, schnellte der Betrag in 2010 auf 2 Cent hoch. Für 2011 sind etwa 3,5 Cent pro Kilowattstunde zu erwarten, nahezu ein Drittel des Industriestrompreises. Von der Besonderen Ausgleichsregelung (§ 40 ff. EEG), nach der die EEG-Umlage auf bis zu 0,05 Cent/kWh reduziert werden kann, profitieren kleinere bzw. mittelständische Unternehmen nur in Ausnahmefällen. Für ein Beispielunternehmen, einen Spinnereibetrieb, bedeutet allein die Erhöhung der EEG-Umlage 2011 gegenüber 2010 eine Mehrbelastung von bis zu 147.000 Euro. Hinzu käme durch den jetzt vorgelegten Gesetzentwurf die Mehrbelastung bei der Stromsteuer.

Die Belastungen durch Energieabgaben führen in der Folge zu innergemeinschaftlichen Wettbewerbsverzerrungen. Wettbewerber aus anderen Ländern, auch innerhalb der EU, sind schon heute deutlich weniger belastet und haben zusätzlich häufig günstige Industriestromtarife. So sind die Strompreise für die Industrie bei einem Verbrauch von 24.000 MWh/Jahr in Belgien um 19 % günstiger, in Österreich um 21 %, in der Tschechischen Republik um 31 % und in Frankreich sogar um 49 %. Diese Benachteiligung inländischer Standorte durch hohe Energiekosten ist ein gesamtwirtschaftlicher Verlust, aber auch ein Verlust für den Umwelt- und Klimaschutz.

DIHK | Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.
Besucheranschrift: Breite Straße 29 | 10178 Berlin-Mitte | Postanschrift: DIHK | 11052 Berlin
Tel. 030-20308-0 | Fax 030-20308-1000 | Internet: www.dihk.de

Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Industrie und der gewerbliche Mittelstand in Deutschland in den letzten Jahren stark in Energieeffizienz investiert haben. Deutschland verfügt heute über einen der modernsten Maschinenparks in der energieintensiven Industrie. Ein Beispiel ist die deutsche Kupferindustrie: Sie ist weltweit sowohl beim Umweltschutz (z. B. SO_2 je t Kupfer) als auch bei der Energieeffizienz führend. Eine Verlagerung in andere Länder mit geringeren Umweltstandards hätte eine negative Umweltbilanz.

Fazit und Empfehlung

Auch die traditionellen Industriebereiche müssen weiterhin gute Standortbedingungen in Deutschland haben. Gerade die erneuerbaren Energien benötigen industrielle Vorprodukte hoher Qualität: Windkraftanlagen brauchen Stahlteile für die Türme, Gussteile für die Getriebe, Zement für die Fundamente, Kunststoffteile für die Rotorblätter und Kabel für die Elektronik. Photovoltaikanlagen brauchen Silizium aus Hochofenprozessen und Stahlteile, mit denen die Photovoltaikzellen auf dem Dach befestigt werden können. Stahlwerke, Gießereien, Zementwerke und die Chemische Industrie gehören zu den energieintensiven Industrien. Sie erhalten die Steuervergünstigungen nicht, um sie dauerhaft gegen Marktentwicklungen abzuschotten, sondern damit sie in Deutschland nicht erheblich höher als in den anderen Teilen der Welt belastet werden.

Der DIHK wirbt nicht dafür, das Sparpaket jetzt wieder aufzuschnüren. Allerdings appellieren wir an den Deutschen Bundestag, insbesondere die Einschränkungen beim Spitzenausgleich auf ihre Wirkung hin zu prüfen und der Wettbewerbsfähigkeit Rechnung zu tragen.

Ansprechpartner im DIHK:

Dr. Patrick Thiele, Leiter des Referats Verkehrspolitik, Tel.: (030) 20308-2110, Email: thiele.patrick@dihk.de

Dr. Christian Groß, Leiter des Referats Zivilrecht und Justiziariat, Tel.: (030) 20308-2723, Email: gross.christian@dihk.de

Dr. Ulrike Beland, Leiterin des Referats Öffentliche Finanzen, Verbrauchsteuern, Ökosteuer, Tel.: (030) 20308-2605, Email: beland.ulrike@dihk.de