ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.)

Article — Digitized Version

Kurz kommentiert: Mineralölsteuer - Verkehrswege - Regionalförderung - EG-Gipfel - EG/USA

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archiv (HWWA) (Ed.) (1990) : Kurz kommentiert: Mineralölsteuer - Verkehrswege - Regionalförderung - EG-Gipfel - EG/USA, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 70, Iss. 11, pp. 541-542

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/136693

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Mineralölsteuer

Vergebliches Unterfangen

Seit einiger Zeit haben deutsche Politiker die Mineralölsteuer wiederentdeckt. Waren die Vorschläge zu einer stärkeren Belastung der Autofahrer zunächst energie- und umweltpolitisch motiviert, so rückt neuerdings, bei der Suche nach Quellen zur Finanzierung der deutschen Einheit, die besondere Ergiebigkeit der Abgabe – 1989 wurden 29 Mrd. DM eingenommen – in den Vordergrund. Besondere Beachtung verdient dabei die Idee des sächsischen Ministerpräsidenten, den Benzinpreis mit Hilfe einer variablen staatlichen Abschöpfung auf seinem derzeit hohen Niveau zu halten. Die dadurch zusätzlich in die Staatskasse fließenden Mittel sollen für den Ausbau der Verkehrswege in Ostdeutschland verwendet werden.

Abgesehen davon, daß hiermit die Finanzierung einer so wichtigen Aufgabe von den Schwankungen der Rohölpreise abhängig gemacht wird, verstößt die vorgeschlagene Zweckbindung von Steuern gegen eine Grundregel der Finanzpolitik. Vor allem aber wird die marktwirtschaftliche Steuerung über den Preis in dem einzigen Bereich des Energiesektors außer Kraft gesetzt, in dem ihr bisher immer eine große Bedeutung beigemessen wurde. Wenn dies in Zukunft nicht mehr gelten und statt dessen der Staat die Kraftstoffpreise festlegen soll, wäre gewiß eine schlagkräftige Begründung notwendig.

Es ist aber mit Sicherheit auch in diesem Fall ein vergebliches Unterfangen, die Überlegenheit staatlicher Preissetzung beweisen zu wollen. Allein die Tatsache, daß es im Osten der Republik zur Zeit eine schlechte Verkehrsinfrastruktur gibt, deren Verbesserung erhebliche Finanzmittel erfordert, sollte jedenfalls kein Grund sein, bewährte ordnungspolitische Grundsätze über Bord zu werfen. ma

Verkehrswege

Chance zur Reform

Der Deutsche Industrie- und Handelstag (DIHT) setzt sich in der Diskussion um die Kosten der deutschen Einheit für die Ausgliederung der Verkehrsausgaben aus dem Bundeshaushalt ein. Für die Finanzierung und Instandhaltung der Straßen, Schienen und Wasserstraßen soll ein „Sondervermögen Bundesverkehrswege" gebildet werden, das sich ohne staatliche Zuschüsse nur aus Gebühren für die Benutzung der Verkehrswege finanziert. Die von den Verkehrsträgern verursachten Kosten können so genauer zugeordnet werden.

So würde dies beispielsweise bedeuten, daß die Schienenwege von dem „Sondervermögen" geplant und über Gebühren finanziert werden, also auch mehrere Betreibergesellschaften möglich sind. Eine interne Querfinanzierung zwischen den drei Teilhaushalten soll dabei allerdings möglich sein, so daß – etwa aus ökologischen Überlegungen – einzelne Verkehrsträger stärker belastet werden können, als es ihren direkten Kosten entspräche. Der Straßenverkehr, der auch im Zuge der europäischen Integration noch weiter ansteigen wird, könnte mit hohen Gebühren belegt werden, was nicht nur zur Verhinderung eines Verkehrskollapses, sondern auch unter Umweltaspekten wünschenswert ist.

Der DIHT-Vorschlag ist ordnungspolitisch zu begrüßen, da er nicht nur der Privatinitiative mehr Raum gibt, sondern berücksichtigt, daß ein Verkehrswegenetz volkswirtschaftlich am günstigsten zentral geplant und betrieben werden kann. Wenn aber, wie Bundesverkehrsminister Zimmermann es vorschlägt, neue Autobahnen privat finanziert und nur diese gebührenpflichtig betrieben werden, dann entstehen aufgrund vorübergehender finanzieller Engpässe ordnungspolitische Ungereimtheiten, die nachträglich kaum revidierbar sind. Gerade jetzt sollte die Chance zu einer grundsätzlichen, auch langfristig sinnvollen Änderung der Verkehrsmarktordnung genutzt werden. cw

Regionalförderung

Unnötige Konflikte

Die Spielräume der Regionalpolitik in der Bundesrepublik werden in immer stärkerem Maße durch europäische Einflüsse vorgegeben. Es wird von niemandem bestritten, daß die neuen Bundesländer finanzielle Unterstützung bei der dringend notwendigen Modernisierung ihrer desolaten Industrie benötigen. Dabei wird aber die EG-Kommission in vielen Fällen die Modalitäten mitbe-

stimmen. Bereits bei den EG-Übergangsregelungen anläßlich des DDR-Beitritts hat die Kommission darauf geachtet, daß es nicht zu einer Benachteiligung der strukturschwachen südlichen und westlichen Randgebiete der Gemeinschaft kommt. Die Übergangsregelungen wurden daher zeitlich eng begrenzt. So sieht etwa das EG-Papier „Die Gemeinschaft und die deutsche Einheit" vor, die flankierenden Sonderhilfen für die DDR-Stahlindustrie nur bis Mitte 1991 zu gewähren.

Aus regionalpolitischer Sicht ist das neue Bundesland Brandenburg mit seinen Stahlstandorten besonders betroffen. In Eisenhüttenstadt sind zum Beispiel fast 50 000 Menschen von der Stahlindustrie wirtschaftlich abhängig. Wahrscheinlich hat nur die Hälfte der Stahlproduktion in der ehemaligen DDR eine Überlebenschance.

Auch wenn es prinzipiell richtig ist, die Richtlinien der Gemeinschaft für staatliche Subventionen ab einem frühen Zeitpunkt auch auf die DDR-Hilfen anzuwenden – zumal die negativen Effekte staatlicher Subventionen nicht übersehen werden sollten –, scheinen die zeitlichen Vorstellungen der EG unrealistisch und provozieren unnötige regionale Konflikte. Hinzu kommt, daß sich die Gemeinschaft bei ähnlich gelagerten Fällen – etwa dem Beitritt Spaniens – in Fragen der vorübergehenden Subventionierung weit weniger rigide gezeigt hat. rr

EG-Gipfel

Überflüssige zweite Stufe

Spektakulärstes Ergebnis des EG-Gipfeltreffens vom 28./29. Oktober in Rom war die – von Großbritannien allerdings nicht mitgetragene – Einigung auf einen Terminplan für die Weiterentwicklung der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion (WWU). Danach soll die zweite Stufe der WWU am 1. 1. 1994 beginnen. Allerdings ist das Inkrafttreten an eine Reihe von Voraussetzungen gebunden, deren Erfüllung keineswegs sicher erscheint. Mit der Terminsetzung soll wohl der Verhandlungsprozeß, der mit der Regierungskonferenz vom 14. Dezember eröffnet wird, beschleunigt werden.

Materiell haben sich die Staats- und Regierungschefs bisher darauf verständigt, zu Beginn der zweiten Stufe eine europäische Zentralbank zu errichten. Offensichtlich soll sie in dieser Phase aber wohl noch keine wirklichen geldpolitischen Funktionen ausüben, sondern nur die Möglichkeit einer verstärkten geldpolitischen Koordinierung bieten. Dafür braucht man aber keine neue Institution. Der Erläuterung bedarf, was unter der Aufgabe der europäischen Zentralbank zu verstehen ist, „die Entwicklung des ECU zu überwachen".

Die Errichtung einer europäischen Notenbank macht erst Sinn, wenn sie die geldpolitische Steuerung in der Gemeinschaft – ungeteilt – gemäß den inzwischen weitgehend akzeptierten stabilitätspolitischen Vorstellungen übernimmt. Die Etablierung selbst braucht zwar – allein schon für die Realisierung der technischen Voraussetzungen – Zeit, ebenso wie die Schaffung der für die Durchführung einer einheitlichen Geld- und Währungspolitik notwendigen Instrumente. Dafür bedarf es aber keiner zweiten Stufe. kr

EG – USA

Droht ein Schweinefleischkrieg?

Der Agrarhandel belastet zunehmend die Beziehungen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den USA. Jetzt löste der zum 1. November von der EG ausgesprochene Importstopp für US-Schweinefleisch heftige Entrüstung bei der amerikanischen Regierung und den zuständigen Verbänden aus. Grund für das Verbot sind die von europäischen Veterinären festgestellten unhygienischen Zustände an den (von den Europäern im Rahmen der „Drittlandsrichtlinie" zugelassenen) Schlachthöfen. Für die USA handelt es sich dabei um Vorwände zur Drosselung der US-Exporte.

Das Volumen dieser Schweinefleischexporte spielt zwar mit rund 20 Mill. DM im Rahmen der US-Gesamtausfuhren in die EG kaum eine Rolle. Wenn es dennoch zu einer unangemessenen Belastung des europäisch-amerikanischen Verhältnisses kommen sollte, dann weil der „Hormonkonflikt" noch nicht sehr lange zurückliegt, in dem sich die USA brüskiert fühlten. Zudem sind die Amerikaner verbittert über die unzureichenden EG-Angebote im GATT hinsichtlich des Abbaus der Agrarsubventionen.

Es bleibt zu hoffen, daß sich die Vernunft durchsetzt und es nicht zu einem „Schweinefleischkrieg" mit amerikanischen Retorsionsmaßnahmen kommt. Diesem könnte ein „Rindfleischkonflikt" folgen; denn auch bei dieser Fleischart haben die Europäer mit einem Importverbot ab Anfang nächsten Jahres gedroht, wenn sich die hygienischen Zustände nicht bessern. Der Konflikt sollte, wie von der EG angeboten, auf dem Verhandlungswege ausgeräumt werden. Zweckmäßig wäre es, wenn man eine von beiden Seiten akzeptierte Wissenschaftlergruppe zur Untersuchung und Bewertung der Lage heranziehen würde. hk