

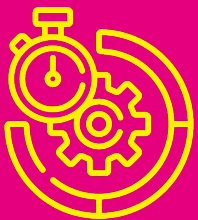
# **SUBVENTIONEN HINTERFRAGEN!**

Nachfolgend findet sich eine Übersicht über Subventionen des Jahres 2022, die sich aus dem 28. Subventionsbericht ergeben und welche die Jungen Liberalen in ihrer Sinnhaftigkeit hinterfragen. Berücksichtigt wurden nur echte Subventionen, d. h. keine Steuervergünstigungen, deren Höhe eine Million Euro überschreitet und deren Sinnlosigkeit leicht zu begründen ist. Es gibt viele weitere Subventionen, deren Sinnhaftigkeit nach umfangreicherer Recherche wohl zweifelhaft erscheinen wird. Dieses Papier ist von uns daher als erster Aufschlag zu einer tiefergehenden und gesamtgesellschaftlichen Auseinandersetzung über den Sinn von und die Gerechtigkeit hinter Subventionen gedacht, die unserer Meinung nach nur selten gegeben sind.

## **IRREFÜHRENDE UND INEFFIZIENTE MARKTEINGRIFFE**



Viele der Subventionen suggerieren durch Worte wie „Innovation“ oder „Nachhaltigkeit“ gesellschaftliche Gemeinwohlziele. Ihre Schädlichkeit ergibt sich jedoch oftmals aus der Tatsache, dass der Staat durch sie ineffizient und unklug in Wertschöpfungsketten eingreift.



Große Zweifel an der Effizienz und Systematik der Subventionen ergeben sich aus der Tatsache, dass in der Zielsetzung vielfach große Überschneidungen vorliegen oder vorzuliegen scheinen. Hinzu kommt, dass die meisten Subventionen nicht zielgenau sind und keinerlei Vorkehrungen treffen, um Moral Hazard vorzubeugen. Dies führt zu einer Abhängigkeit von Subventionen in Wertschöpfungsprozessen und in der Folge zur Aufrechterhaltung unwirtschaftlicher Unternehmungen.



Außerdem sind einige der Subventionen sozial stark degressiv, d. h., dass Menschen mit (sehr) kleinen Einkommen häufig Menschen mit mittleren bis hohen Einkommen bei Unternehmungen unterstützen, die sie selbst gar nicht in Anspruch nehmen. Obwohl wir die Kosten für Subventionen gemeinsam tragen, bleibt fragwürdig, ob wir als Gesellschaft auch gemeinsam von ihnen profitieren.

<b>SUBVENTION</b>	<b>ANMERKUNG/BEGRÜNDUNG</b>	<b>KOSTEN IN EUR</b>
<p><b>ZUSCHÜSSE FÜR DEN ABSATZ DEUTSCHER STEINKOHLE ZUR VERSTROMUNG, ZUM ABSATZ AN DIE STAHLINDUSTRIE SOWIE ZUM AUSGLEICH VON BELASTUNGEN INFOLGE VON KAPAZITÄTS-ANPASSUNGEN</b></p>	<p>Wir als Junge Liberale streben einen flächendeckenden Emissionshandel an, damit Umweltkosten in Wertschöpfungsprozesse internalisiert werden und nicht weiter von der Gemeinschaft getragen werden müssen. Dies schafft eine Anreizstruktur, die insbesondere ein möglichst schnelles und effizientes Einsparen von Emissionen erlaubt. Subventionen verzerren diese Marktmechanismen und wirken dem Ziel, Umweltkosten gerecht nach dem Verursacherprinzip aufzuteilen, entgegen. Im Falle von Steinkohle ist es für uns Liberale nicht nachvollziehbar, warum die Gesellschaft Kosten für veraltete, umweltschädliche Technologie tragen soll, die regulär auf dem Markt nicht entstehen würden.</p>	<p><b>264.800.000</b></p>
<p><b>STROMPREISKOMPENSATION (ZUSCHÜSSE AN STROMINTENSIVE UNTERNEHMEN ZUM AUSGLEICH VON EMISSIONS-HANDELSBEDINGTEN STROMPREISERHÖHUNGEN)</b></p>	<p>Analog zur obigen Begründung: Funktionierende Preismechanismen sind die Grundlage für eine möglichst schnelle und kosteneffiziente Emissionen. Gleichzeitig ist es richtig, dass die internationale Wettbewerbsfähigkeit erhalten bleiben soll. Insoweit dies zur Vermeidung des Carbon Leakage dient, ist eine geografische Ausweitung des EU-ETS oder ein CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus, der im Koalitionsvertrag der Ampelparteien verankert ist, zielführender. Ein solcher Mechanismus sichert auch die Wettbewerbsfähigkeit auf den heimischen Märkten. Mit Blick auf den Export sind Maßnahmen im Bereich der internationalen Zusammenarbeit und erneut die geografische Ausweitung des EU-ETS zielführender. Darüber hinaus ist es ein polit-ökonomisches Problem, wenn die Kosten misslungener Energiepolitik auf die Gesamtgesellschaft umgelegt werden, um diese Kosten geringer erscheinen zu lassen.</p>	<p><b>828.000.000</b></p>

<b>SUBVENTION</b>	<b>ANMERKUNG/BEGRÜNDUNG</b>	<b>KOSTEN IN EUR</b>
<p><b>ANREIZ ZUR STÄRKUNG DER FILM- UND SERIENPRODUKTION IN DEUTSCHLAND</b></p>	<p>Hintergrund: „Wenn Sie z.B. Ihren Spiel-, Dokumentar- oder Animationsfilm in Deutschland produzieren und mindestens 25 % Ihres Budgets im Land ausgeben, können Sie einen Zuschuss erhalten, der abhängig von der Höhe Ihrer deutschen Kosten 20% oder sogar 25% betragen kann.“ (Website der DFF)</p> <p>Diese Subvention ist überhaupt nicht zielgenau. Es kann hier nicht von sinnvoller Kulturförderung gesprochen werden, da nicht kleine und andernfalls unrentable Filmproduktion allein oder primär gefördert werden, sondern häufig (ausländische) kommerzielle Produktionen, bei denen die Gewinne privatisiert werden. Im Erhalt dieser unpräzisen Förderung liegt aus Sicht der Jungen Liberalen keinerlei gesellschaftlicher Mehrwert.</p> <p>Beispielhaft am Film „Grand Budapest Hotel“: Die Gesamtkosten lagen bei 23 Millionen Euro, die Erlöse bei ca. 174 Millionen Euro. Der DFFF hat 3,2 Millionen zugeschossen, die nicht zurückgezahlt werden müssen.</p>	<p><b>175.000.000</b></p>
<p><b>ZUSCHÜSSE ZUM KAUF ELEKTRISCH BETRIEBENER FAHRZEUGE</b></p>	<p>Analog zur obigen Begründung: Eine angemessene Bepreisung von Treibhausgasemissionen setzt bessere und effizientere Anreize als ein unübersichtlicher Mix aus Subventionen. Insbesondere diese Subvention muss sich zudem dem Vorwurf aussetzen, sozial degressiv zu sein: Die Investitionskosten in ein elektrisch betriebenes Fahrzeug bleiben trotz Subvention beträchtlich und richten sich in erster Linie an gehobene Einkommen. Siehe dazu auch den folgenden Punkt.</p>	<p><b>2.100.000.000</b></p>
<p><b>ERGÄNZUNG: BEGÜNSTIGUNG VON ELEKTRO- UND EXTERN AUFLADBAREN HYBRID-ELEKTROFAHRZEUGEN BEI DER DIENSTWAGEN-BESTEUERUNG</b></p>	<p>Erneut mangelt es hier an der Präzision der Subvention, diese Problematik wird auch an der mangelhaften Trennschärfe zum vorher aufgeführten Punkt deutlich. Die Vergünstigung sollte durch die Nutzung eines günstigeren Kraftstoffs, in diesem Falle Strom, gegenüber einem dreckigeren und damit teureren Kraftstoff entstehen. Insbesondere bei Hybridfahrzeugen mit geringen Reichweiten ist fraglich, ob diese aus Vernunft oder Umweltverträglichkeit konstruiert werden oder gar als Steuersparmodell für Oberklassemodelle</p>	<p><b>760.000.000</b></p>

<b>SUBVENTION</b>	<b>ANMERKUNG/BEGRÜNDUNG</b>	<b>KOSTEN IN EUR</b>
<b>ZUSCHÜSSE FÜR DIE ANSCHAFFUNG VON NUTZFAHRZEUGEN MIT ALTERNATIVEN, KLIMA-SCHONENDEN ANTRIEBEN</b>	Erneut gilt: Der Preismechanismus muss funktionieren, damit Umweltkosten sinnvoll internalisiert werden. Ziel muss es sein, möglichst günstig viele Emissionen einzusparen. Dafür haben Nutzfahrzeuge einen relativ geringen Anteil ggü. dem motorisierten Individualverkehr <sup>1</sup> . Nutzfahrzeuge würden vermutlich ohne Subventionen entsprechend einfach später mit reiferer Technologie substituiert werden. Die bestehenden Investitionsmehrausgaben alternativ betriebener Nutzfahrzeuge könnten auch über Liquiditätshilfen mit sehr geringen Kosten für den Steuerzahler gut abgedeckt werden.	<b>414.344.000</b>
<b>NATIONALES FLOTTENERNEUERUNGSPROGRAMM FÜR NUTZFAHRZEUGE</b>	Siehe Punkt hierüber.	<b>200.000.000</b>
<b>UNTERSTÜTZUNG DER ERBRINGUNG VON GEBÜHRENFINANZIERTEN FLUGSICHERUNGSLEISTUNGEN AN KLEINEN FLUGPLÄTZEN</b>	Im Subventionsbericht heißt es: „Das Vorhaben leistet einen Beitrag, Luftverkehr auch in der Fläche aufrechtzuerhalten.“ Fraglich ist, warum dies ein Gemeinwohlziel sein sollte. Bestmögliche Mobilität erreicht man durch eine kosteneffiziente Implementierung. Gerade in der Fläche würde man von einer günstigeren, aber dafür breiteren Mobilität profitieren. Warum der Staat nicht-wettbewerbsfähige Flughäfen fördern sollte, bleibt hingegen gänzlich unklar. Hier könnten Haushaltsmittel sinnvoller eingesetzt werden.	<b>50.000.000</b>

<sup>1</sup>Von DeStatis: “Rund 888 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) wurden 2018 in der EU durch die Verbrennung von Kraftstoffen im Straßenverkehr ausgestoßen. Pkw und Motorräder verursachten mit 62 % den größten Teil der Emissionen. Auf Lkw und Busse entfielen 26 %, weitere 13 % auf leichte Nutzfahrzeuge.“

<b>SUBVENTION</b>	<b>ANMERKUNG/BEGRÜNDUNG</b>	<b>KOSTEN IN EUR</b>
<p><b>ZUSCHÜSSE ZUR ERRICHTUNG VON TANK- UND LADEINFRASTRUKTUR</b></p>	<p>In der Maßnahme im Subventionsbericht heißt es: „Gewährung von Zuschüssen zur Errichtung von öffentlich und nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur“.</p> <p>Es ist fragwürdig, warum nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur mit Steuergeldern gefördert werden sollte. Im nicht-öffentlich zugänglichen Bereich geht es in der Regel auch nicht darum, kostendeckend zu arbeiten, im Sinne, dass die Kosten durch die Nutzungsgebühren der Säule gedeckt werden müssen.</p> <p>Unternehmen wie Tesla schaffen den Aufbau der Ladeinfrastruktur auch ohne staatliche Förderung. Es ist zudem nicht festzustellen, dass es Maßnahmen gegen das Abgreifen von Subventionen bei ohnehin geplanten und rentablen Unternehmungen (Moral Hazard) gibt.</p> <p>Die Subventionen in diesem Bereich müssen deshalb aus Sicht der Jungen Liberalen zumindest auf öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur begrenzt werden.</p>	<p><b>1.680.000.000</b></p>
<p><b>PRÄMIEN NACH DEM WOHNUNGSBAU-PRÄMIENGESETZ</b></p>	<p>Es ist sozial fragwürdig, dass Menschen, die selten in der Lage sein werden, Wohnungseigentum zu erwerben, den Eigentumserwerb besser verdienender mitfinanzieren. Eine deutlich zielgenauere Maßnahme wäre 1.) Bauen günstiger zu machen und 2.) die Wohneigentumserwerbsnebenkosten erheblich zu senken, da diese nach wie vor oft im zweistelligen Prozentpunktbereich und damit über der Prämie liegen. Gleichzeitig ist die Prämie an die Investition in aus heutiger Sicht hoch fragwürdige Finanzprodukte gekoppelt, die die Betroffenen oft relativ hohen Liquiditäts- und Inflationsrisiken aussetzt.</p>	<p><b>148.000.000</b></p>

<b>SUBVENTION</b>	<b>ANMERKUNG/BEGRÜNDUNG</b>	<b>KOSTEN IN EUR</b>
<b>ZUSCHÜSSE IM RAHMEN DES PROGRAMMS „BAUKINDERGELD“ DER KFW</b>	Baukindergeld erhält nur, wer bereits eine Immobilie erworben hat. Daher kann sich durch das Baukindergeld keine Person eine Immobilie leisten, die das nicht auch ohne Baukindergeld gekonnt hätte. Ein Gemeinwohlziel ist nicht auch nur im Ansatz zu erkennen.	<b>955.400.000</b>
<b>FÖRDERUNG DES ERWERBS VON GENOSSENSCHAFTSANTEILEN FÜR SELBSTGENUTZTEN WOHNRAUM</b>	Es bleibt vollkommen unklar, warum Genossenschaften gegenüber anderen Formen des Bauens und Eigentums finanziell bevorzugt werden sollten. Dies führt zu einer fragwürdigen Ungleichbehandlung verschiedener Wohnungsformen durch einen Tilgungszuschuss.	<b>1.000.000</b>
<b>GESAMT</b>		<b>7.576.544.000</b>