

## 德国政府削减预算，绿色转型前路茫茫 | Whatsnew

新预算草案进一步反映出，“债务刹车”限制了德国绿色转型的推进。



2023年12月13日，柏林，经济事务和气候行动部部长罗伯特·哈贝克、总理奥拉夫·朔尔兹和财政部长克里斯蒂安·林德纳发表声明。摄：Kay Nietfeld/picture alliance via Getty Images

特约撰稿人 谢汉斯

刊登于 2023-12-15

[# 预算危机](#) [# 红绿灯政府](#) [# 德国汽车工业](#) [# 气候和环境](#) [# 德国](#) [# 环境](#) [# 气候政治](#) [# 德国政治](#)



德国联邦宪法法院11月15日裁定，联邦政府将2021年额外预算中用于应对 COVID-19 疫情的600亿欧元资金转给气候与转型基金（KTF）违宪。

这笔在2021年度预算中用于应对 COVID-19 危机的600亿欧元并未使用。因此，德国社民党、绿党和自民党组成的“红绿灯”联合政府希望将这笔资金挪用于气候与转型基金。这一补充预算原本在联邦议院得到通过，但联邦议院中基民盟/基社盟（CDU/CSU）党团的197名议员就此提起诉讼。他们认为，这违反了“债务刹车”（Schuldenbremse）的原则。

最终宪法法院宣布，这样的挪用违宪，因为这相当于绕过了借债上限。

这一判决造成的连锁反应相当大。11月20日，德国财政部长林德纳（Christian Lindner）因这笔判决造成的资金空缺而宣布冻结当前几乎所有的财政支出计划。对民众生活形成较大影响的是用于补贴自2022年2月俄罗斯全面入侵乌克兰以及欧洲通货膨胀以来不断攀升的电费的资金就出自 KTF。从长远来说，KTF 还投资于德国的绿色转型以及给予台积电、英特尔等半导体厂的在德设厂补贴等。

德国环境部长史蒂菲·莱姆克（Steffi Lemke）11月16日下午在联邦议院就《气候适应法》（Klimaanpassungsgesetz）进行辩论时表示：“我们当然会遵守联邦宪法法院的判决”。不过她表示，她无法理解基民盟/基社盟党团对这个判决结果的“暗喜”。

她指出，这一判决意味着德国的气候保护政策必须在第28届联合国气候变化大会（COP28）召开前两周重新调整。气候保护曾经是“基本的民主共识”，但这一共识如今受到了质疑。

12月13日，在经过28天的谈判后，德国总理朔尔兹（Olaf Scholz）宣布“红绿灯”已就新的预算草案达成一致，其中 KTF 受到的影响最大。

### “债务刹车”何去何从

2009年，德国通过了《基本法》修正案，规定联邦政府新增债务上限占国民生产总值（GDP）的比例不得超过0.35%，但紧急状态下除外。这一法规被形象地描述为“债务刹车”。

这一修正案使德国政府长期以来在严格的财政纪律下谨慎借贷，但同时也限制了德国对国内进行投资的能力。在 COVID-19 疫情爆发后联邦政府很快宣布进入紧急状态，并暂停了“债务刹车”机制。

此次预算危机再次引发了是否应该取消“债务刹车”的讨论。社民党与绿党均要求对“债务刹车”进行改革，但主要反对党基民盟/基社盟党团反对改革“债务刹车”。而联合内阁中的自民党籍的财长林德纳更是“不惜一切代价”地维持着严格的财政纪律。他在11月30日接受德国电视二台（ZDF）的采访时称，这不是一次“预算危机”（Haushaltskrise），而是“决策危机”（Entscheidungskrise）。

民调显示，大部分德国民众并不支持废除“债务刹车”。民意调查机构 Civey 11月21日的民调显示，赞成废除“债务刹车”的受访者只有24%，64%的受访者不愿意废除“债务刹车”。由于宪法的修改需要获得三分之二以上的同意票，此修正案短期内很难被修改乃至废除。

而预算危机引发的混乱也导致本届联合政府的支持率再创新低。在线数据统计网站 Statista 于12月4日到6日的进行了一项调查，[调查结果显示](#)，只有17%的受访者对联邦政府的工作感到“满意”或“非常满意”，82%的受访者表示“不太满意”或“完全不满意”。[（延伸阅读：《德国大选：默克尔离场之际，那些逐渐放弃了她的普通德国人》）](#)

### 德国还能“领导欧洲”，实现绿色转型吗

预算危机还让人们质疑德国是否具有完成绿色转型的能力。

“红绿灯”于12月13日达成一致的新预算草案进一步反映出，“债务刹车”限制了德国绿色转型的推进。据《明镜周刊》（Der Spiegel）的报导，社民党与绿党曾呼吁再次宣布紧急状态来暂停“债务刹车”，使得能在不触及各方红线的情况下通过2024年度财政预算，但自民党坚决反对。

在财长林德纳的坚持下，新预算草案中不加税也不新增债务，而是削减多项政府开支。其中 KTF 在2024年将削减120亿欧元，到2027年削减额还将达到450亿欧元。

KTF 缺乏资金补充本身就不可避免会对德国环境政策造成影响。[《法兰克福评论报》\(Frankfurter Rundschau\) 分析指](#)，近130亿欧元原应投资于可再生能源的资金将受到影响。

根据《可再生能源法》(Erneuerbares Energien-Gesetz)，2024年投资于风能和太阳能的预算为126亿欧元，应由联邦政府的基金支付。德国经济部长哈贝克 (Robert Habeck) 12月13日在公布新预算草案时宣布，对太阳能的补贴将被削减。这将导致德国自2022年以来一路飙升的电价将进一步提高。[\(延伸阅读：《德国的能源危机与天然气依赖——被普京亲手引爆的“定时炸弹”》\)](#)

最重要的是，新预算草案中取消了对电网费用的补贴。此前，为了减轻民众的负担，联邦政府承诺从经济与稳定基金 (WSF) 中拨款为电网费用提供补贴以稳定电价，但这个特别基金也因为联邦宪法法院的判决而被解散。

德国工商总会 (DIHK) 主席彼得·阿德里安 (Peter Adrian) 12月13日向[《莱茵邮报》\(Rheinische Post\) 表示](#)，根据新预算草案具体落地的情况进行的估算，电价将上涨10%到20%不等。

另外，根据[今日新闻 \(Tagesschau\) 的报导](#)，2024年气候与转型基金拨给铁路基础设施的预算原为40亿欧元，到2027年应达到125亿欧元。而德国交通部长沃尔克·维辛 (Volker Wissing) 在预算危机中曾呼吁，到2027年之前投入约400亿欧元翻新铁路。

德国铁路股份公司 (Deutsche Bahn AG) 在6月曾表示，目标是到2030年能翻新德国境内三分之一的火车站。联邦交通部赞同这一雄心勃勃的计划，因为“联邦政府希望德铁陷入困境的铁路网络能够适应未来的发展”。但预算的缩减这阻碍了联邦政府翻新饱受诟病的铁路系统，进而无法进一步推动民众乘坐轨道交通出行。

在新预算草案的约束下，联邦政府计划通过出售自身拥有的公司股票来维持对德铁的投资。根据[《明镜周刊》12月14日的报导](#)，联邦政府计划出售德国电信 (Deutsche Telekom) 和德国邮政 (Deutsche Post AG) 的股份，以补充 KTF 的资金空缺，保障维辛与德铁制定的翻新计划。

而维辛在12月5日曾[宣布](#)，从2035年起只有达到“完全气候友好”的新车才能在德国注册上路。这对于传统汽车工业强国的德国来说将是很大的转变。而鼓励汽车制造商转型乃至提高新能源汽车的市场份额同样需要政府的大量补贴，这笔补贴也出自 KTF。哈贝克在公布新预算草案时表示，电动汽车的购买补贴将比原计划提前结束，但他并未给出具体日期。

更何况，消费者的习惯并没有那么容易改变。根据[《明镜周刊》12月5日的报导](#)，联邦汽车运输管理局 (KBA) 的数据显示，德国11月电动汽车新注册量同比下降了22.5%，而使用传统内燃机的新车数量有所增加。根据联邦政府的计划，到2030年德国道路上应行驶1500万辆电动汽车，这样德国才能在交通领域实现其气候目标。[\(推荐阅读：《中美电动汽车夹攻下，德国担忧“去工业化” | Whatsnew》\)](#)

在本届联合政府执政表现的映衬下，德国绿色转型之路显得前路茫茫。

[# 预算危机](#) [# 红绿灯政府](#) [# 德国汽车工业](#) [# 气候和环境](#) [# 德国](#) [# 环境](#) [# 气候政治](#) [# 德国政治](#)

本刊载内容版权为端传媒或相关单位所有，未经[端传媒编辑部](#)授权，请勿转载或复制，否则即为侵权。

# 端 X 華爾街日報 雙會籍

## 年末優惠65折，支持2024年的華語獨立新聞

約HK\$1.8/天

點擊訂閱

端傳媒的下一程，需要你的守護。今天就成為訂閱會員，支持我們走下去，支持華文世界不可或缺的深度報導和多元聲音。點擊了解更多[會員計畫](#)