

Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen
„Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“

11.10.2019

Vorbemerkung

Die Abgabe einer Stellungnahme zum Gesetzentwurf binnen 24 Stunden macht es für demokratisch verfasste Organisationen leider nur möglich im Wesentlichen sehr grundsätzliche und auf bereits weitgehend entwickelten Positionen fußende Einlassungen abzugeben. Deshalb und wegen der hohen Bedeutung, die dem Klimaschutz beizumessen ist, erscheint uns eine derart kurzfristige Konsultation ausgesprochen fragwürdig.

Deutscher Gewerkschaftsbund
Bundesvorstand
Abteilung Wirtschafts-, Finanz- und
Steuerpolitik

Raoul Didier
Referatsleiter für Steuerpolitik

raoul.didier@dgb.de

Telefon: 030 / 240 60-308
Telefax: 030 / 240 60-218

Henriette-Herz-Platz 2
10178 Berlin

Zu Artikel 1 – Förderung energetischer Gebäudesanierung bei selbstgenutztem Wohneigentum

Energetische Sanierungsmaßnahmen an selbstgenutztem Wohneigentum sollen ab 2020 für einen befristeten Zeitraum von 10 Jahren durch einen prozentualen Abzug der Aufwendungen von der Steuerschuld gefördert werden. Förderfähig sollen Einzelmaßnahmen sein, die auch von der KfW als förderfähig eingestuft sind (Wärmedämmung von Wänden, die Erneuerung der Fenster, die Erneuerung einer Heizungsanlage u.a.) mit 20 Prozent der Aufwendungen, maximal insgesamt 20 000 Euro je Objekt (über drei Jahre verteilt) von der Steuerschuld abziehbar. Die konkreten Mindestanforderungen sollen in einer gesonderten Rechtsverordnung festgelegt werden, um zu gewährleisten, dass die steuerlichen Anforderungen der noch zu konzipierenden Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) entsprechen. Die volle Jahreswirkung dieser Maßnahme wird mit Mindereinnahmen in Höhe von 235 Millionen Euro veranschlagt.

Bewertung

Da auch ein nahezu klimaneutraler Gebäudebestand zentral für das Erreichen der Klimaziele ist, braucht der Gebäudesektor in den kommenden Jahrzehnten auf jeden Fall massive Investitionen. Vor allem wenn andere Sektoren nicht angemessen zur Erreichung von Reduktionszielen beitragen können, sind im Gebäudesektor zusätzliche Anstrengungen verstärkt zu fördern. Entsprechend muss die energetische Gebäudesanierung insgesamt mit



jährlich mindestens fünf Milliarden Euro unterstützt werden. Dies kann durch Direktzuschuss, günstigen Kredit oder sozial ausgewogene steuerliche Förderung erfolgen. In allen Fällen ist die Förderung – entsprechend dem Prinzip der „Just Transition“ – daran zu koppeln, dass die Arbeiten von qualifizierten Beschäftigten zu guten Arbeitsbedingungen ausgeführt werden.

Eine mögliche steuerliche Förderung von Sanierungsmaßnahmen sollte kritisch geprüft werden, da bei falscher Ausgestaltung hierdurch ein Steuersparprogramm für Besserverdienende geschaffen werden könnte. So stellt sich die Frage, ob auch Rentner und Menschen mit einem geringen Einkommen davon profitieren können. Eine sozial ausgestaltete steuerliche Förderung könnte aber auch eine sinnvolle Ergänzung zur klassischen KfW-Förderung sein, da hierdurch neue Zielgruppen erreicht werden können. Ziel sollte es sein, dass dem Investor drei finanziell gleichwertige Optionen zur Verfügung stehen: Direktzuschuss, günstiger Kredit und steuerliche Förderung. So werden nicht diejenigen Zielgruppen benachteiligt, die über wenig oder kein Einkommen verfügen.

Vor dem Hintergrund dieser vom 21. Ordentlichen Bundeskongress des Deutschen Gewerkschaftsbundes beschlossenen Anforderungen ist für den vorliegenden Gesetzentwurf festzustellen:

Der Abzug von der Steuerschuld von maximal 7.000 Euro im ersten und jeweils bis zu 6.000 Euro im zweiten und dritten Jahr ist unter dem Aspekt der Verteilungsgerechtigkeit gegenüber einer entsprechenden Verkürzung der Steuerbemessungsgrundlage der Einkommensteuer klar zu bevorzugen und insoweit begrüßenswert. Deutlich zu widersprechen ist aber der Begründung des Gesetzentwurfes, wenn dort behauptet wird: „Durch einen Abzug von der Steuerschuld wird gewährleistet, dass Wohngebäudeeigentümer aller Einkommensklassen von der Maßnahme profitieren.“ Denn Menschen deren Einkommen so gering ist, dass sie keine Steuern zahlen, profitieren von der geplanten Regelung gar nicht, wessen Steuerschuld den förderfähigen Betrag nicht erreicht, profitieren entsprechend weniger. Im weiteren Gesetzgebungsprozess sollte daher geprüft werden, wie hier eine Gleichbehandlung hergestellt werden kann, wenn zudem auch der Zugang zu einer KfW-Förderung nicht oder nur unter ungleich schwierigeren Bedingungen möglich ist. Fragwürdig erscheint auch, dass Steuerpflichtige, die mehrere Häuser oder Wohnungen zu eigenen Wohnzwecken nutzen, pro Objekt die Förderung in voller Höhe erhalten können. Typischerweise dürfte es sich in diesen Fällen eher um Haushalte mit höheren und sehr hohen Einkommen handeln. Insoweit erscheint diese vorgesehene mögliche Mehrfachförderung je Steuerpflichtigen fragwürdig und sollte im weiteren Gesetzgebungsprozess noch einmal genau unter die Lupe genommen werden.

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften begrüßen, dass die Förderung der Einzelmaßnahmen daran gebunden sein soll, dass die jeweiligen Arbeiten von Fachunternehmen durchgeführt werden müssen. Zu der hierzu noch zu erlassenden Rechtsverordnung ersuchen wir die Bundesregierung schon jetzt um die rechtzeitige Einbeziehung der Gewerkschaften in die Erarbeitung, da bspw. die Berücksichtigung tarifvertraglicher Regelungen von nicht zu unterschätzender Bedeutung für gute Arbeit ist.



Zu Artikel 2 – zeitlich befristete Anhebung der Pendlerpauschale bzw. Einführung einer Mobilitätsprämie

Zur Entlastung der Fernpendlerinnen und -pendler soll – befristet vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026 – die Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer um 5 Cent auf 35 Cent angehoben werden. Die befristete Anhebung soll entsprechend auch auf Familienheimfahrten im Rahmen der doppelten Haushaltsführung übertragen werden. Zudem soll für Pendlerinnen und Pendler, die mit ihrem zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrags liegen und somit keine Werbungskosten steuermindernd geltend machen können, die Möglichkeit geschaffen werden, ab dem 21. Entfernungskilometer eine Mobilitätsprämie in Höhe von 14 Prozent der erhöhten Pauschale zu wählen.

Bewertung

In den steuerpolitischen Eckpunkten zur Bundestagswahl 2017 haben der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften die zentralen Probleme der derzeitigen Ausgestaltung der Entfernungspauschale benannt und Lösungsansätze formuliert:

Der Aufwand, der den Menschen für die Bewältigung ihres Arbeitsweges entsteht, ist in den zurückliegenden anderthalb Jahrzehnten trotz zeitweilig gefallener Kraftstoffpreise stetig gestiegen. Neben den Preisen für Kraftstoffe fallen auch die Kosten für die Benutzung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs oder für die Anschaffung und Unterhaltung eines Fahrzeuges erheblich ins Gewicht. Auch müssen von immer mehr Beschäftigten immer größere Wegstrecken bewältigt werden. Da die Entfernungspauschale die Bemessungsgrundlage für die Steuer schmälert, können Pendler mit einem höheren Einkommen bei gleicher Fahrtstrecke einen ungleich größeren Vorteil aus der derzeitigen Ausgestaltung ziehen, als Pendler mit einem geringeren Einkommen.

Deshalb hält der DGB eine gerechtere Behandlung der Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte im Steuerrecht für dringend geboten. Wir fordern, dass die Pendlerpauschale zu einem Mobilitätsgeld umgestaltet wird, bei dem unabhängig vom Einkommen und unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel für jeden Steuerpflichtigen je gefahrenem Kilometer (einfache Fahrtstrecke) der gleiche Betrag von der Steuerschuld abgezogen werden kann. Im Gegenzug sollte die Abzugsfähigkeit von der Steuerbemessungsgrundlage der Einkommensteuer entfallen. Die Höhe der damit verbundenen Aufkommenswirkung beim Fiskus soll mindestens dem einer Anhebung der bisherigen Pendlerpauschale auf 40 Cent je Kilometer entsprechen. Als Abzugsbetrag von der Steuerschuld entspricht dies etwa 13 Cent je Kilometer. Auch Menschen, die wegen ihres geringen Einkommens wenig oder keine Steuern zahlen, dürfen nicht benachteiligt werden, wenn sie größere Entfernungen zu ihrer Tätigkeitsstätte zurücklegen müssen. Daher ist auch ihnen die volle Höhe des Mobilitätsgeldes gutzuschreiben und ggf. als Zulage auszahlbar.

Vor dem Hintergrund dieser Anforderungen ist für den vorliegenden Gesetzentwurf festzustellen:

Eine Wiederanhebung der Entfernungspauschale ist zwar ein längst überfälliger Schritt und als solche insoweit zu begrüßen. Abzulehnen ist aber, dass diese Erhöhung lediglich 5 Cent



betragen, erst ab dem 21. Entfernungskilometer und nur für eine befristete Zeit gelten soll. Mit der Einführung der Mobilitätsprämie wird ein viel zu kleiner Schritt in jene Richtung gegangen, an deren Ende bei konsequenter Weiterentwicklung ein sozial gerechteres Mobilitätsgeld für alle Berufstätigen erreicht werden könnte.

Ein Mobilitätsgeld in Höhe von zirka 13 Cent würde das Nettoeinkommen aller Berufstätigen je zurückgelegtem Kilometer betragsmäßig in gleicher Höhe entlasten. Gegenüber der derzeitigen Regelung würde die weit überwiegende Zahl der Berufstätigen besser gestellt. Nur die höchsten Einkommen würden geringfügig stärker belastet.

Die vorgeschlagene Regelung würde unter Zugrundelegung des für 2019 geltenden Einkommensteuertarifs bedeuten, dass eine alleinstehende Person mit einem Jahresbruttolohn von 100.000 Euro, die außer den Fahrtaufwendungen keine weiteren steuermindernden Abzüge geltend machen kann, für ihre Fahrt zur 30 Kilometer entfernten Tätigkeitsstätte vom Staat mit insgesamt rund 960 Euro unterstützt würde. Gegenüber der durchgängigen Entfernungspauschale von 30 Cent/ km im gegenwärtigen Recht, wäre dies ein Plus von rund 50 Euro. Dem gegenüber würden Erwerbstätige mit den gleichen Merkmalen, die aber wegen ihres zu geringen Verdienstes gegenwärtig gar keine Entlastung erfahren, künftig insgesamt nur rund 110 Euro erhalten, also immer noch 850 Euro weniger als jemand, der den einkommensstärksten zehn Prozent der Bevölkerung zuzurechnen ist!

Eine Gleichbehandlung hingegen würde das vom DGB geforderte Mobilitätsgeld schaffen. Beide Personen würden dabei vom Staat mit zirka 860 Euro unterstützt. Geringverdiener erhielten hierdurch eine deutlich spürbare Unterstützung, während der Bezieher eines sehr hohen Einkommens für seine Verhältnisse geringfügig weniger entlastet würde.

Und schließlich: Die Kürzung der Entfernungspauschale hat seit 2004 offensichtlich nicht die damit auch verbundenen Hoffnungen an eine ökologische Lenkungswirkung erfüllt. Seit dieser Zeit ist sowohl die Anzahl von Fernpendlerinnen und -pendlern, wie auch die zurückgelegte durchschnittliche Fahrtstrecke außerordentlich stark angestiegen, wie mehrere Untersuchungen und Statistiken eindeutig zeigen. Die Wahl von Arbeitsplatz und Wohnort ist für Berufstätige von vielen Faktoren abhängig, zu allerletzt aber - wenn überhaupt - von der Höhe der Entfernungspauschale im Steuerrecht!

Zu Artikel 3 und 4 – Umsatzsteuerermäßigung für den Personenschienenfernverkehr

Zur Umsetzung des Ziels, die Attraktivität des öffentlichen Personenschienenbahnfernverkehrs zu verbessern, soll der Umsatzsteuersatz für diese Leistungen von 19 auf 7 Prozent gesenkt werden. Auch diene dies gleichzeitig der Rechtsvereinfachung und dem Bürokratieabbau.

Bewertung

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften begrüßen diese Maßnahme uneingeschränkt.



Zu Artikel 5 und 6 – gesonderte Festsetzung eines Grundsteuererhebesatzes für Windenergieanlagen

In der Kürze der gesetzten Frist war es uns nicht möglich hierzu Stellung zu nehmen.