



Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.

10117 Berlin, Reinhardtstraße 52, ☎ 030 / 25 93 96 0

Entwurf eines „Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogrammes 2030 im Steuerrecht“ und Entwurf eines „Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“ – Öffentliche Anhörung zu den Gesetzentwürfen der CDU/CSU und SPD

Deutschland hat sich gemeinsam mit anderen Staaten im Pariser Klimaabkommen zu deutlichen Emissionsminderungen verpflichtet. Entsprechend einer EU-Verordnung muss das Land seine CO₂-Emissionen bis 2020 um 14 Prozent und bis 2030 um 38 Prozent senken. Das sind mehr als die gesamten derzeitigen Verkehrsemissionen in Deutschland. Erreicht Deutschland dieses ambitionierte Ziel nicht, müssen Deckungslücken, z. B. durch Zertifikatzukäufe aus dem Ausland, geschlossen werden. Ist dies nicht möglich, drohen Strafzahlungen. Damit könnten auf die deutschen Steuerzahler erhebliche Mehrbelastungen zukommen. Die vorgelegten Maßnahmen sind daher ein Ansatz, um einerseits diese Mehrbelastungen vom Steuerzahler abzuwenden und bieten andererseits die Chance, die Klimaziele zu erreichen.

Die Einsparung von CO₂ kann aber nur dann gelingen, wenn die Steuerzahler die Maßnahmen auch tatsächlich nutzen. Dafür ist eine möglichst einfache Anwendung der Regelungen entscheidend. Dem werden nicht alle Vorschläge gerecht. Die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung und auch die geplante Mobilitätspauschale sind mit einem hohen administrativen Aufwand für die Sanierer bzw. die Pendler verbunden. Hier regen wir deutliche Vereinfachungen an. Die Anhebung der Entfernungspauschale für Fernpendler ist aus unserer Sicht unzureichend. Hier sollten alle Berufspendler gleichermaßen entlastet werden und die erhöhte Pauschale bereits ab dem ersten Entfernungskilometer für alle gelten.

Der Gesetzentwurf hat gegenüber dem Referentenentwurf bereits einige Änderungen erfahren, die wir begrüßen und u. a. vom Bund der Steuerzahler gefordert wurden. So wurde der Förderbetrag für die energetische Gebäudesanierung von 20.000 Euro auf 40.000 Euro angehoben, die besondere Haftungs Vorschrift für den Fachunternehmer fallen gelassen und die Antragsfrist für die Mobilitätsprämie von zwei auf vier Jahre verändert. Damit gelten für die Antragsveranlagung und die Mobilitätsprämie zumindest die gleichen Fristen. Nachteilig bewerten wir den Vorschlag, eine Grundsteuer C für einzelne Gemeindeteile einzuführen. Damit werden der ohnehin umstrittenen Grundsteuer C noch weitere Lenkungszwecke hinzugefügt. Aus unserer Sicht sollte statt mit Steuern besser mit entsprechenden städtebaulichen Instrumenten gearbeitet werden, um z. B. Nachverdichtungen oder den Bau neuer Wohnungen in bestimmten Stadtgebieten zu erreichen.

Die geplante Anhebung der Luftverkehrssteuersätze halten wir in diesem Maß für problematisch. Denn die höheren Steuersätze sollten nach dem Eckpunktepapier der Bundesregierung lediglich zur Gegenfinanzierung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes für Bahntickets dienen. Die prognostizierten Mehreinnahmen aus der Luftverkehrsteuer übersteigen die Mindereinnahmen aus dem ermäßigten Umsatzsteuersatz jedoch um 285 Millionen Euro. Dies halten wir für erklärungsbedürftig.

A. Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogrammes 2030 im Steuerrecht

Artikel 1 – Änderung des Einkommensteuergesetzes

§ 35c EStG-neu – Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden

Es ist vorgesehen, energetische Gebäudesanierungen ab dem Jahr 2020 durch eine Steuerermäßigung zu fördern. Dabei dürfen im ersten und zweiten Jahr der Sanierungsmaßnahme 7 Prozent der Aufwendungen, maximal je 14.000 Euro und im dritten Jahr 6 Prozent, maximal 12.000 Euro von der Steuerschuld abgezogen werden. Der Höchstbetrag für ein Objekt beträgt 40.000 Euro. Dabei ist die Förderung an zahlreiche Bedingungen geknüpft. So muss die energetische Sanierung von einem Fachunternehmen durchgeführt und durch eine Bescheinigung nachgewiesen werden.

Zunächst begrüßen wir den geplanten Ansatz, Bürger zu Sanierungsmaßnahmen zu motivieren. Positiv zu bewerten ist auch die Idee, derartige Ausgaben von der Steuerschuld abzuziehen. Damit profitieren alle Steuerzahler – unabhängig von ihrem persönlichen Steuersatz – gleichermaßen von der Förderung. Kritikwürdig ist aus unserer Sicht aber die Ausgestaltung im Detail. Bereits die Berechnung der zu berücksichtigenden Ausgaben ist aufwendig, weil unterschiedliche Beträge im ersten und zweiten sowie im dritten Berücksichtigungsjahr gelten. Zudem muss über einen langen Zeitraum die Einhaltung der Höchstförderung von 40.000 Euro überwacht werden. Insbesondere wenn mehrere steuerlich begünstigte Sanierungsmaßnahmen in verschiedenen Jahren durchgeführt werden. Unzureichend sind auch die vielen unbestimmten Rechtsbegriffe. Etwa bleibt unklar, was ein Fachunternehmen ist, das die Sanierung ausführen und bescheinigen muss. In vielen Handwerksbereichen gibt es keinen Meisterzwang mehr, insoweit ist für den Bürger nicht erkennbar, wen er als qualifizierten Fachmann mit der Leistung beauftragen kann, um die Steuerermäßigung zu erhalten. Wir gehen davon aus, dass zu den steuerlich begünstigten Aufwendungen sowohl Arbeitsleistung als auch Materialkosten zählen. Dies ist aber nicht hinreichend konkret beschrieben.

Aus unserer Sicht sollte sich die objektbezogene Betrachtungsweise zudem auf die jeweilige Wohneinheit beziehen. Befinden sich in einer Wohnanlage mehrere selbst genutzte Eigentumswohnungen, sollte sich die Obergrenze von 40.000 Euro nur auf die Wohneinheit und nicht auf das Gesamtobjekt beziehen. Andernfalls wäre die Motivation für den Einzeleigentümer gering, energetische Sanierungen vorzunehmen. Fraglich ist auch, aus welchen Grund das Objekt zehn

Jahre alt sein muss. Denn auch die energetische Sanierung eines neun Jahre alten Gebäude kann positiv für das Klima sein.

Wir schlagen daher eine grundlegende Vereinfachung vor. Aus unserer Sicht sollte die bereits bestehende Regelung in § 35a EStG ausgebaut und um einen Absatz zur Gebäudesanierung ergänzt werden. Anders als bei den allgemeinen Handwerkerleistungen könnte bei klimafreundlichen Sanierungsmaßnahmen neben dem Anteil für die Arbeitsleistung des Handwerkers auch ein Materialanteil berücksichtigt und über drei Jahre verteilt steuerlich abgezogen werden. Auch sollte von einem umfangreichen Nachweis abgesehen werden, da sich aus der Rechnung des Handwerkers ergibt, welche Sanierungsmaßnahme durchgeführt wurde. Letztlich ist der Steuerbürger bei einer ggf. kostenintensiven Sanierung selbst daran interessiert, dass diese fachgerecht ausgeführt wird und auch zur Einsparung von Betriebskosten führt, denn auch durch den Steuerabzug erhält er nicht die kompletten Baukosten zurück, sondern maximal 20 Prozent. Die übrigen 80 Prozent der Kosten muss der Bauherr aus eigener Tasche zahlen, was insoweit das Missbrauchsrisiko deutlich einschränken sollte.

Artikel 2 – weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes

§ 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 4 EStG-neu – Entfernungspauschale

Zur Entlastung der Pendler, die künftig mit höheren Kosten für Kraftstoffe rechnen müssen, soll die Entfernungspauschale ab dem 21. Entfernungskilometer um 5 Cent auf 35 Cent angehoben werden. Sie gilt gleichermaßen für Arbeitnehmer, wie auch für Selbstständige, die zu ihrer Betriebsstätte fahren und für Familienheimfahrten bei der doppelten Haushaltsführung. Die Anhebung ist befristet für berufliche Fahrten ab dem 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026.

Die geplante Änderung ist unzureichend. Bereits heute decken die 30 Cent die Kosten für Pendler in vielen Fällen nicht ab. Wir halten daher eine realitätsgerechte Anhebung der Pauschale für alle Pendler für notwendig. Zuletzt wurde die Regelung im Jahr 2004 verändert und blieb bereits damals in einigen Fällen hinter den tatsächlichen Kosten zurück. Legt man allein den Inflationsmaßstab an, müsste die Pauschale heute bei rund 40 Cent je Entfernungskilometer liegen. Auch gab es in den vergangenen Jahren im öffentlichen Personennahverkehr und bei den Kraftstoffpreisen einen erheblichen Preisanstieg, wie nachfolgende Beispiele zeigen:

Beispiel Kraftstoffpreis: Der Preis für einen Liter Super lag nach Angaben des ADAC im Jahr 2018 durchschnittlich bei knapp 1,43 Euro je Liter, während Pendler dafür 2004 einen Preis von 1,13 Euro zahlen mussten. Ähnliches ergibt sich für einen Liter Diesel. Hier lag der durchschnittliche Preis 2018 bei 1,28 Euro gegenüber 0,94 Euro im Jahr 2004.

Beispiel öffentlicher Nahverkehr: In Berlin mussten Pendler für eine Monatskarte (Tarifzone AB) ab April 2004 64 Euro zahlen. Aktuell liegt der Preis für eine Monatskarte dieses Tarifbereichs bei 81 Euro. Damit ist der Ticketpreis um rund 25 Prozent gestiegen, die Entfernungspauschale blieb hingegen unverändert.

Neben der Höhe der Pendlerpauschale erscheint auch die 21-Kilometergrenze fragwürdig. Zwar geht der Entwurf auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 9. Dezember 2008 (2 BvL 1/07 u.a.) ein, lässt aber offen, ob die Anhebung der Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer folgerichtig ist. Bei Fahrtkosten zur Arbeit handelt es sich um Werbungskosten – und zwar unabhängig vom Umfang der Entfernung. Letztlich ist eine Unterteilung in Werbungskosten für die ersten 20 Entfernungskilometer und bessere Werbungskosten ab dem 21. Entfernungskilometer nicht systemgerecht. Denn bei anderen Ausgaben (z. B. Fortbildungskosten, Berufsbekleidung, Fachliteratur) gibt es diese Abgrenzung nicht.

Auch praktisch überzeugt die Begründung nicht. So können ggf. auch Pendler, deren Arbeitsweg bei maximal 20 Kilometer liegt, oft nicht auf den öffentlichen Nahverkehr ausweichen, etwa weil im ländlichen Raum auch für kürzere Strecken kein gutes Nahverkehrsnetz besteht. Zu denken ist hier an Arbeitnehmer, die in einem Landkreis wohnen und in einem anderen Landkreis arbeiten. In diesen Fällen ist auch bei kurzen Strecken das Bus- und Bahnnetz schlecht ausgebaut. Nacht- und Schichtarbeiter sind ebenfalls oft auf ihren privaten Pkw angewiesen, selbst wenn die Entfernung zur Tätigkeitsstätte unter 21 Kilometer liegt. Wir können keinen Grund erkennen, in diesen Fällen steuerlich nur geringere Kosten zu berücksichtigen. Es ist zu erwarten, dass gerade diese Pendlergruppe eine gerichtliche Klärung anstreben werden. Im Ergebnis sollte die streitanfällige Unterteilung der Fahrtkosten nicht in das Gesetzgebungsverfahren übernommen werden und stattdessen die Entfernungspauschale für alle Pendler gleichermaßen sachgerecht steigen.

Ergänzend sollten auch die pauschalen Kilometersätze für Auswärtstätigkeiten angehoben werden (§ 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 4a EStG). Ist der Arbeitnehmer außerhalb seiner ersten Tätigkeitsstätte, z. B. bei einem Kunden unterwegs und setzt er sein eigenes Fahrzeug ein, entstehen ihm auch dafür hohe Kosten, die entsprechend steuerfrei vom Arbeitgeber erstattet oder über die Einkommensteuererklärung geltend gemacht werden können. Es lässt sich der vorliegenden Begründung nicht entnehmen, aus welchem Grund lediglich die Nr. 4 (Entfernungspauschale) und Nr. 5 (doppelte Haushaltsführung), hingegen nicht Nr. 4a (Auswärtstätigkeit), an die klimaschutzbedingt höheren Kraftstoffpreise angepasst werden.

§ 101 EStG ff.- neu - Mobilitätsprämie

Für Pendler, die mit ihrem zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrages liegen, soll die Möglichkeit geschaffen werden, alternativ zur höheren Entfernungspauschale, eine Mobilitätsprämie zu erhalten. Diese ist durch eine Berücksichtigung der ersten 20 Entfernungskilometer, der darüber liegenden Fahrkilometer und weiterer Werbungskosten zu berechnen. Der Antrag ist beim zuständigen Finanzamt bis zum Ablauf des vierten Jahres nach dem Kalenderjahr zu stellen.

Vor dem Hintergrund der sog. Gelbwestenproteste in Frankreich können wir den Gedanken für diese Regelungen nachvollziehen. Allerdings halten wir den vorgeschlagenen Lösungsweg nicht für praxistauglich. Aus unserer Sicht sollte die Mobilitätsprämie nicht im Einkommensteuergesetz verankert werden, sondern als unabhängiges eigenständiges Verfahren ausgestaltet werden. Damit kann das Verfahren deutlich vereinfacht werden. Die in der Begründung des Gesetzent-

wurfs enthaltenen Beispiele zeigen, wie komplex die Berechnung ist. Vielfach werden die Steuerzahler diese Berechnungsschritte nicht selbstständig durchführen können. Unter Umständen wird dann unnötig eine Mobilitätsprämie beantragt, obwohl die Voraussetzungen nicht vorliegen oder fälschlicherweise die Prämie liegen gelassen, obwohl ein Anspruch besteht.

Besonders problematisch ist aus unserer Sicht jedoch das Zusammenspiel zwischen der Einkommensteuererklärung und der Mobilitätspauschale. Zwar geht die Begründung davon aus, dass die Erklärung und der Antrag auf die Prämie zusammen abgegeben werden, dies ist aber nicht zwangsläufig der Fall. Letztlich kann sich der Steuerzahler dazu entscheiden, keine Einkommensteuererklärung einzureichen, gleichwohl aber die Mobilitätsprämie zu beantragen. Werden beide Anträge zu unterschiedlichen Zeitpunkten gestellt, ist fraglich, wie sich Änderungen auswirken. Ist die Einkommensteuererklärung Grundlagenbescheid zur Mobilitätsprämie und umgekehrt? Wie verhält es sich, wenn Werbungskosten beim Antrag auf Mobilitätsprämie anerkannt, bei der Einkommensteuererklärung hingegen nicht berücksichtigt werden. Ist die Mobilitätsprämie nachträglich zu ändern, wenn dem Steuerzahler bei der späteren Einkommensteuererklärung weitere Werbungskosten, die er bei der Mobilitätsprämie vergessen hatte, geltend macht? Diese Fragen müssen vorab geklärt werden, um eine Anwendung in der Praxis zu ermöglichen. Auch aufgrund der aufgezeigten verfahrensrechtlichen Wechselwirkungen ist es empfehlenswert, die Mobilitätsprämie eigenständig zu regeln.

Artikel 3 – Änderung des Umsatzsteuergesetzes

§ 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG-neu – ermäßigter Umsatzsteuersatz auf Bahnfahrten

Der Umsatzsteuersatz für den öffentlichen Personenbahnverkehr soll von 19 Prozent auf 7 Prozent abgesenkt werden. Dadurch soll Bahnfahren durch günstigere Fahrpreise attraktiver werden.

Wir begrüßen diesen Vorschlag, halten aus Wettbewerbsgründen aber eine Ausweitung auch auf andere Verkehrsmittel, die der Personenbeförderung dienen, für erforderlich. Nach geltendem Recht werden u. a. Fahrten im Schienenbahnverkehr, im Oberleitungsomnibusverkehr und im genehmigten Linienverkehr ermäßigt besteuert, wenn die Fahrten innerhalb einer Gemeinde bzw. im Nahverkehr erfolgen. Künftig soll die ermäßigte Besteuerung auch für Fernfahrten gelten, allerdings nur für Bahnreisen. Damit wäre vor allem die Deutsche Bahn AG, deren alleiniger Anteilseigner der Bund ist, der Profiteur der Änderung. Berücksichtigt man, dass die Bahn in den kommenden Jahren vom Bund weitere Zuschüsse erhält, ist dies eine nicht hinnehmbare Doppelbegünstigung. Aus unserer Sicht sollten daher auch andere Verkehrsmittel, wie z. B. Fernbusse, ermäßigt besteuert werden, denn diese sind ein beliebtes Reisemittel insbesondere bei wirtschaftlich schwächer gestellten Gruppen wie Studenten.

Wichtig ist, dass die ermäßigte Besteuerung vollständig an den Kunden weitergegeben wird. Eine Preispolitik, bei der letztlich die Ticketpreise nicht sinken, wird dem Klimaziel nicht gerecht. Vor allem der Bund muss daher bei der Bahn AG dafür Sorge tragen, dass dem Kunden attraktivere Ticketpreise angeboten werden und dadurch die Motivation steigt, die Bahn zu nutzen. Der ermäßigte Steuersatz darf jedenfalls nicht dazu dienen, indirekt die Bahnsanierung zusätzlich durch den Steuerzahler finanzieren zu lassen.

Artikel 6 – Mobilisierung von baureifen Grundstücken

§ 25 Abs. 6 GrStG-neu: Besonderer Hebesatz für baureife Grundstücke

Mit diesem Gesetzentwurf ist beabsichtigt, Gemeinden mit besonderem Wohnraumbedarf die Möglichkeit zu geben, baureife, aber unbebaute Grundstücke für Wohnzwecke zu mobilisieren (sog. Grundsteuer C). Dazu können die Kommunen in § 25 Abs. 6 GrStG-neu für diese Grundstücke einen erhöhten Hebesatz festlegen. Dies gilt selbst dann, wenn dem eine noch nicht erteilte Baugenehmigung oder zivilrechtliche Gründe entgegenstehen. Die Gemeinde hat den erhöhten Hebesatz ggf. auf einem Gemeindeteil zu beschränken, wenn nur für diesen die städtebaulichen Gründe vorliegen.

Die Einführung eines höheren Hebesatzes für baureife Grundstücke halten wir nicht für zielführend. Bereits Vorläuferregeln hatten nicht den gewünschten Mobilisierungseffekt erzielt. Die im Jahr 1960 eingeführte Baulandsteuer wurde lediglich in Jahren 1961/62 erhoben. Ihr Aufkommen betrug rund 50 Mio. DM, was gemessen am damaligen Aufkommen der Grundsteuer B einem Anteil von weniger als 4 Prozent entsprach. Zudem hatte sich das Instrument als wenig treffsicher erwiesen. So war es nicht gelungen, den steuerlichen Druck auf vermeintliche Spekulationsfälle zu begrenzen. Stattdessen wurden auch Eigentümer zusätzlich belastet, die das Bauland z. B. als Gartengrundstück nutzten, die das geplante Bauvorhaben noch nicht finanzieren konnten oder die das Bauland für ihre Kinder zurückhalten wollten.

Die bisherige Erfahrung deutet darauf hin, dass die Grundsteuer C kein geeignetes Instrument ist, um Preissteigerungen zu begrenzen oder das Baulandangebot auszuweiten. Zum einen dürften höhere Hebesätze Immobilienspekulationen nur dann zu einer Veräußerung bzw. Bebauung des Grundstückes animieren, wenn die Grundsteuer dadurch so stark steigt, dass diese über den erhofften Wertsteigerungen liegt. Das wäre praktisch aber kaum durchsetzbar – da wie aufgezeigt – der höhere Hebesatz auch Nichtspekulanten trifft. Zudem wäre zusätzlich mit einer Verteuerung der Grundstücke zu rechnen, wenn es dem Spekulant gelingt, die gezahlte Grundsteuer C mit dem Kaufpreis auf den bauwilligen Käufer zu überwälzen. Diese Problematik wird auch nicht dadurch aufgefangen, dass der höhere Hebesatz nur für einige Gemeindeteile greift. Damit wird die Maßnahme lediglich selektiver. Letztlich werden dann ggf. innerhalb einer Gemeinde Eigentümer von baureifen Grundstücken nicht zur Grundsteuer C herangezogen, andere Eigentümer müssen für ihr unbebautes Grundstück hingegen zahlen, obwohl eventuell bei beiden Eigentümern die gleiche Sachlage für die Nichtbebauung vorliegt.

Wir schlagen stattdessen vor, Alternativen außerhalb des Steuerrechts zu suchen, um neues Bauland auszuweisen oder zu mobilisieren. Dazu besteht zum Beispiel bereits nach geltendem Recht die Möglichkeit, beim Verkauf gemeindlicher Flächen den Erwerber mit fristgebundenen Bebauungsverpflichtungen zu belasten. Oft bleiben Baulücken oder Flächen auch ungenutzt, weil Streit über die Erteilung von Baugenehmigungen besteht oder die Kommunen nicht die personellen Kapazitäten haben, um Anträge abzuarbeiten. Diese Lücken müssen geschlossen werden, z. B. indem

Anwohner frühzeitig in neue Bauprojekte einbezogen werden, statt auf den das Bauprojekt hemmenden Klageweg verwiesen zu werden. Schließlich kann auch der Bundesgesetzgeber bestehende Hürden und Hemmnisse beseitigen und so den Ausweis von Bauflächen beschleunigen.

Bevor eine Zusatzbelastung für die Steuerzahler – mit fraglicher Wirkung – eingeführt wird, sollten zunächst die aufgezeigten Hindernisse beseitigt werden. Andernfalls entsteht der Eindruck, dass über die Grundsteuer C lediglich zusätzliche Einnahmen generiert werden sollen, die tatsächliche Problembeseitigung aber nicht angepackt wird.

B. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

Artikel 1 - § 11 LuftVStG-neu: Steuersätze

Der Gesetzentwurf sieht vor, die Steuersätze für Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge deutlich anzuheben. Statt aktuell 7,38 Euro werden 13,03 Euro für eine kurze Strecke, statt 23,05 Euro künftig 33,01 Euro für eine mittlere Entfernung und statt 41,49 Euro dann 59,43 Euro für eine längere Distanz festgelegt. Die Mehreinnahmen werden auf 785 Millionen Euro beziffert.

Die Bundesregierung hat am 20. September 2019 ein Eckpunktepapier zum Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. In Punkt 27 heißt es: „*Flüge sind oft kostengünstiger als die Bahnfahrt zum gleichen Ziel. Unter Klimaschutzgesichtspunkten ist dies eine falsche Anreizwirkung. Deshalb wird die Bundesregierung ein Gesetz vorlegen, um (...) die Luftverkehrsabgabe in dem Umfang zu erhöhen, damit im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19 Prozent auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent gesenkt werden kann.*“ Dies erweckt den Eindruck, dass sich die Mehreinnahmen aus der Luftverkehrsteuer und die Mindereinnahmen aus dem ermäßigten Steuersatz für Bahntickets decken sollen. Tatsächlich werden die Mindereinnahmen für die Umsatzsteuer jedoch voraussichtlich bei 500 Millionen Euro liegen, während Mehreinnahmen aus der Luftverkehrsteuer in Höhe von 785 Millionen Euro (jeweils volle Jahreswirkung) erwartet werden. Damit sollen aus der höheren Flugticketsteuer 285 Millionen Euro mehr fließen als für die Bahnermäßigung eingesetzt wird. Zwar findet sich im Klimaschutzgesetz selbst keine Verbindung der beiden Maßnahmen – was beihilferechtlich auch als Quersubventionierung der Bahn eingeordnet werden könnte – dennoch halten wir dieses Auseinanderfallen für erklärungsbedürftig. Wir regen an, die geplanten Steuersätze in § 11 LuftVStG noch einmal zu überprüfen, um eine Einnahmenüberzeichnung zu vermeiden.

*Bund der Steuerzahler Deutschland e.V.
30. Oktober 2019*