

Steuerpopulismus

Entfernung oder Kilometer?

September 2000: Die Benzinpreise steigen. Die autofahrende Nation ist empört. Die Regierung muß handeln.

Zum Glück ist gerade etwas Geld aus den Mobilfunkversteigerungen da und man kann großzügig sein. Bei der Ökosteuern will man standhaft bleiben. Aber da gibt es ja noch die sogenannte Kilometerpauschale für Berufspendler im Individualverkehr. Da kann man etwas tun.

Zunächst eine Beispielrechnung:

Die Kilometerpauschale für Autofahrer beträgt 70 Pf/km, bezogen auf die einfache Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz. Nimmt man für diese einfache Entfernung beispielsweise 25 km an und geht von 210 Arbeitstagen pro Jahr aus, so sind für einen Autofahrer 3675 DM steuerlich absetzbar.

Nimmt man weiter einen durchschnittlichen Steuersatz von 25% an, so ergibt dies einen Grenzsteuersatz von 38,5% und damit eine potentielle Steuerentlastung für unseren Beispiel-Autofahrer von etwa 1415 DM. Das entspricht 6,74 DM pro Arbeitstag oder etwa 13,5 Pfennig pro Kilometer des Gesamtweges (hin und zurück).

Auf der anderen Seite sei ein Auto mit einem Verbrauch von 7,5 l/100km angenommen. Das ergibt bei 210 Tagen und 50 km Gesamtfahrtweg einen Benzinverbrauch von 787,5 Liter pro Jahr für den Weg zur Arbeit und zurück. Bei Kosten von 2,10 DM pro Liter errechnen sich dann etwa 0,16 DM/km oder etwa 1650 DM pro Jahr. Die jetzige Kilometerpauschale entspricht bei diesem Beispiel einem Betrag von 4,67 DM pro Liter Benzin, den man von der Steuer absetzen kann.

Wird die Pauschale um 10 Pfennig erhöht, kann unser Beispiel-Autofahrer etwa 200 DM/Jahr mehr an Steuern sparen (insgesamt 1617 DM). Dies entspricht etwa 1 DM/Arbeitstag oder etwa 2 Pfennig/km oder 25,7 Pfennig pro Liter Benzin. Insgesamt können pro Liter Benzin 2,05 DM Steuern erstattet werden.

Man vergleiche diese Werte mit der Ökosteuern, die inklusive Mehrwertsteuer bis Januar 2001 dreimal ca. 7 Pfennig pro Liter ausmachen wird! Ob man das nun Überkompensation oder "Geschenk" nennt, sei dem Leser überlassen. Mit ökologisch ausgerichteter Politik oder gar rationaler Verkehrspolitik hat es jedenfalls nichts zu tun.

Aus Sicht der ÖV-Kunden ergibt sich folgendes Bild:

Für die genannte Strecke würde man beim MVV beispielsweise 120 DM für eine Monatskarte oder 1200 DM/Jahr im Abo zahlen. Wird nun die Kilometerpauschale für Autofahrer zur Entfernungspauschale für alle Pendler, macht man – bei gleichem Steuersatz wie oben – pro Jahr 215 DM "Gewinn" (bzw. 417 DM bei einer Erhöhung auf 0,80 DM/km).

Selbst wenn zukünftig nur noch Luftlinienentfernung zu Grunde gelegt wird (als Beispiel etwa 20 km), ergeben sich Steuerersparnisse von insgesamt etwa 1130 DM (knappes Minus für MVV-Kunden) bzw. 1290 DM (auf der Basis von 0,80 DM/km Steuerpauschale).

Bezieht man die Rechnung auch die allgemeine Werbungskostenpauschale (Arbeitnehmer-Pauschbetrag) von 2000 DM ein und geht im Beispiel von anderen Werbungskosten in Höhe von 500 DM aus, würden sich alle genannten Beträge für die jährliche Steuerermäßigung um 577,50 DM verringern. Der Beispiel-MVV-Kunde käme andererseits erst mit einer Entfernungspauschale über die allgemeine Werbungskostenpauschale hinaus und könnte gegenüber der jetzigen Regelung ein Plus zwischen 550 DM (auf Basis 0,70 DM/km Luftlinie) und 1040 DM (auf Basis 0,80 DM/km einfache Fahrtstrecke) erzielen.

Man kann allerdings fast sicher sein, daß sich der MVV bemühen wird, dieses Plus etwas zu kompensieren. Alles was die Regierung für die ÖV-Kunden tut, wird die sowieso kommende Preiserhöhungswelle deutlich höher machen. Man muß ja dann kein schlechtes Gewissen mehr haben. Die Nicht- oder Wenig-Steuerzahler (z.B. Rentner) kann man einfach mal übersehen.

Wie ist das nun alles zu bewerten? Hauptproblem der bisherigen Kilometerpauschale ist nicht, daß sie ÖV-Kunden benachteiligt, sondern daß sie so hoch ist. Dadurch fördert sie die Zersiedlung der Landschaft und eine Verkehrsinfrastruktur, deren Kosten wieder die Steuern hochtreibt. Dieser Widersinn nützt höchstens Finanzbeamten, Steuerberatern und der Bauindustrie.

Auch die Umwandlung in eine Entfernungspauschale nützt nur einer begrenzten Gruppe von Menschen. Wer nicht berufstätig ist, aber trotzdem mobil sein muß, steht dumm da. Wer wenig verdient und wenig Steuern zahlt, aber hohe ÖV-Kosten hat, steht dumm da. Wer ökologisch vernünftig Arbeitsplatz und Wohnung nicht zu weit auseinander hat und wenig andere Werbungskosten erzeugt, hat nichts davon, weil das ganze von der allgemeinen Werbungskostenpauschale überdeckt wird. Man kann das durchaus so interpretieren, daß man bis 2000 DM seine Werbungskosten, also auch seine Kosten für den Arbeitsweg, selbst zu tragen hat.

Wer z.B. in Neufahrn wohnt und am Flughafen arbeitet, zahlt für das MVV-Jahresabo 910 DM. Dieser Steuerzahler liegt auch mit Entfernungspauschale (steuerlich absetzbar wären etwa 1600 DM) unter der allgemeinen Werbungskostenpauschale, falls er keine oder nur wenig andere Werbungskosten geltend machen kann. Ähnliches gilt für viele Arbeitswege innerhalb Münchens.

Vernünftig wäre eine Entfernungspauschale für alle auf niedrigem Level (sagen wir einmal moderate 0,40 DM/km), die dann zu einer entsprechend reduzierten allgemeinen Werbungskostenpauschale addiert wird, anstatt daß die beiden Pauschalen gegeneinander verrechnet werden. Zusätzlich sollte der Gesetzgeber die Bahn von der vollen Mehrwertsteuer, die für Fahrscheine über 50 km fällig wird, entlasten. Dies würde die Chancen der Schiene im Konkurrenzkampf mit Straße und Flugzeug etwas verbessern und ist auch in Richtung auf eine europäische Harmonisierung sinnvoll.

Zum Schluß Rätsel. Woher stammt folgendes Zitat: "Auch um eine Entscheidungsneutralität der Besteuerung sicherzustellen, soll unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel eine Pauschale von 50 Pfg. je Entfernungskilometer die bisherige Kilometerpauschale ersetzen (Entfernungspauschale)." Auflösung weiter hinten im Heft.

Edmund Lauterbach

Auflösung des Rätsels von Seite x: Das Zitat entstammt dem Papier "Die bessere Alternative - Steuerreform für Wachstum und Beschäftigung", einem gemeinsamen Steuerkonzept von CDU und CSU vom 18. Januar dieses Jahres. (Quelle: <http://www.cdusu.bundestag.de/texte/steuern.pdf>)