

Jugend-Check

Der Jugend-Check ist ein Instrument der Gesetzesfolgenabschätzung. Mit ihm werden die Auswirkungen von Gesetzesvorhaben auf junge Menschen zwischen 12 und 27 Jahren aufgezeigt.

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht (Stand: 16.10.2019)

Prüfbericht

Regelungsvorhaben

Ziel des Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht ist es, die verbindlichen nationalen Ziele zur Reduktion von Kohlenstoffdioxid u.a. durch steuerrechtliche Erleichterungen für den Verkehrs- und Mobilitätssektor zu realisieren.¹ Im Folgenden wird nur auf die für den Jugend-Check relevanten Änderungen Bezug genommen.

Mit dem Gesetzentwurf sollen künftig auch Beförderungen von Personen im Schienenbahnfernverkehr von dem ermäßigten Umsatzsteuersatz in Höhe von sieben Prozent umfasst werden, vgl. **§ 12 Abs. 2 Nr. 10 a Umsatzsteuergesetz (UStG)**. Zudem soll wie bislang auch eine Entfernungspauschale von 0,30 Euro pro vollem Kilometer für die ersten 20 Kilometer Entfernung zwischen der Wohnung und der ersten Tätigkeitsstätte angesetzt werden; darüber hinaus sollen im Veranlagungszeitraum 2021 bis 2026 ab dem 21. Kilometer 0,35 Euro anzusetzen sein, maximal 4.500 Euro im Kalenderjahr, vgl. **§ 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 4 S. 8 Hs. 1 Einkommenssteuergesetz (EStG)**. Mehr als 4.500 Euro sollen anzusetzen sein, wenn Arbeitnehmerinnen oder Arbeitnehmer ein eigenes oder eines ihnen zur Nutzung überlassenes Kraftfahrzeug nutzen, vgl. **§ 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 4 S. 8 Hs. 2 EStG**. Gleiche Entfernungspauschalen sollen im selben Veranlagungszeitraum für Familienheimfahrten zwischen dem Ort des eigenen Hausstandes und dem Ort der ersten Tätigkeitsstätte anzusetzen sein, vgl. **§ 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 5 S. 9 EStG**. Für Steuerpflichtige, die mit ihrem zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrags liegen, soll die Möglichkeit der Beantragung einer Mobilitätsprämie neben der Berücksichtigung der erhöhten Entfernungspauschale in Höhe von 0,35 Euro ab dem 21. vollen Kilometer in Höhe von 14 Prozent dieser erhöhten Pauschale geschaffen werden, vgl. **§ 101 S. 1, 2 und 4 i. V. m. § 104 Abs. 1 EStG**.²

Betroffene Gruppe(n) von jungen Menschen

Normadressatinnen und -adressaten sind junge Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der für den Jugend-Check relevanten Altersgruppe bis 27 Jahre, die in Zukunft für ihre Fahrtwege zur Arbeit eine Entfernungspauschale ansetzen oder eine Mobilitätsprämie beantragen. Weiter sind junge Menschen bis 27 Jahre betroffen, die derzeit bereits den Schienenbahnfernverkehr nutzen oder in Zukunft nutzen werden und der von einer ermäßigten Umsatzsteuer erfasst werden soll.

Betroffene Lebensbereiche

Familie Freizeit Bildung/Arbeit Umwelt/Gesundheit Politik/Gesellschaft Digitales

Erwartete Auswirkungen

Mit dem Gesetzentwurf können junge Menschen **materiell entlastet** werden, wenn die Kosten für Bahnfahrten durch die Herabsetzung der Umsatzsteuer von 19 Prozent auf 7 Prozent für den Schienenbahnfernverkehr günstiger werden. Die **materielle Entlastung** kann sich vor allem auf junge Menschen auswirken, deren Wohnort sich vom Ort der Ausbildungsstätte unterscheidet und die deshalb jeden Tag mit der Bahn im Fernverkehr pendeln müssen.

Des Weiteren können sich die reduzierten Kosten auf das Mobilitätsverhalten auswirken. Sie können einen Anreiz darstellen, eher mit der Bahn als mit dem Auto zur Ausbildungsstätte zu fahren, wenn es eine gute Bahnverbindung im Fernverkehr zwischen Wohn- und Arbeitsort gibt.

Auch können sich Auswirkungen auf die **Mobilität** junger Menschen ergeben, die beispielsweise eine Ausbildung oder ein Studium in einer Stadt mit hohen Mietpreisen aufnehmen möchten. Denn während hohe Mietpreise einen Hinderungsgrund für die Aufnahme einer entsprechenden Ausbildung darstellen können, könnten geringere Mobilitätskosten dazu führen, dass stattdessen ein kostengünstigeres Pendeln, z.B. zwischen dem Wohnort der Eltern und dem Studienort, unter Einhaltung des jeweiligen Ausbildungsbudgets, ermöglicht wird. Dies insbesondere vor dem Hintergrund steigender Mieten in angespannten Wohnungsmärkten, z.B. Universitäts- und Großstädten, wie beispielsweise Berlin.³ Weiterhin können geringere Bahnkosten im Fernverkehr insofern zu einer Stärkung von **sozialen Beziehungen** beitragen, als dass sich junge Menschen finanziell eher in der Lage sehen, z.B. zu ihren entfernter lebenden Freunden oder ihrer Verwandtschaft zu fahren. Dies ist insbesondere für junge Menschen von Bedeutung, die z.B. ausbildungsbedingt noch über kein oder nur ein geringes Einkommen verfügen.

Die Erhöhung der anzusetzenden Entfernungspauschale auf 0,35 Euro ab dem 21. vollen Kilometer für einen Zeitraum von fünf Jahren und die Einführung der Möglichkeit zur Beantragung einer Mobilitätsprämie kann sich **materiell entlastend** auf junge Pendlerinnen und Pendler, die z.B. ausbildungsbedingt über ein geringes Einkommen verfügen, auswirken. Diese Pauschale und Prämie kann dazu beitragen, dass sich „die sich durch die CO₂-Bepreisung ergebende Erhöhung der Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte teilweise ausgleichen.“⁴ Denn besonders in ländlichen Gebieten sind junge Menschen oftmals auf einen PKW angewiesen, um beispielsweise zur Arbeitsstätte zu gelangen, da das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs oftmals nicht ausreichend ausgebaut ist.“

Anmerkungen und Hinweise

Die beschriebenen Auswirkungen für junge Menschen die täglich oder regelmäßig pendeln, können nur dann Wirkung entfalten, wenn es tatsächlich eine erreichbare Fernverkehrsverbindung für sie gibt. Dies ist nicht in allen Regionen Deutschlands gleichermaßen gegeben.⁶

Es bleibt außerdem abzuwarten, ob und wie sich die erhöhte Entfernungspauschale und die Möglichkeit der Mobilitätsprämie tatsächlich materiell entlastend auf junge Menschen auswirken können. Dies ist abhängig von der Entwicklung der CO₂ Bepreisung.

Datenbasis

Literaturrecherche, Sekundärdaten

¹ Vgl. „Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“, 16. Oktober 2019, 1.

² Vgl. „Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“, 14.

³ Vgl. Investitionsbank Berlin, „IBB Wohnungsmarktbericht 2018“, März 2019, 61,
https://www.ibb.de/media/dokumente/publikationen/berliner-wohnungsmarkt/wohnungsmarktbericht/ibb_wohnungsmarktbericht_2018.pdf.

⁴ „Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“, 25.

⁵ Vgl. „Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“, 24; Vgl. Robert Follmer und Dana Gruschwitz, „Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Ausgabe 4.0 Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur“ (Bonn, Berlin, 2019), 7.

⁶ Vgl. Bundesinstitut für Bau-,Stadt- und Raumforschung, „Raumordnerische Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturprojekten“, BBSR-Analysen KOMPAKT, April 2018, 12 f.