

Steuerabkommen mit der Schweiz

Ambivalentes Ergebnis

Das zentrale Ergebnis des paraphierten deutsch-schweizerischen Steuerabkommens kann sich sehen lassen: Deutsche Steuerpflichtige zahlen auf Kapitaleinkünfte ihrer Schweizer Konten zukünftig die gleichen Steuern, die sie auch auf in Deutschland anfallende Kapitaleinkünfte entrichten müssten. Insofern ist Neutralität und Gleichbehandlung hergestellt. Für eine Steuerflucht in die Schweiz gibt es keinen Grund mehr. Damit ist die aus deutscher Perspektive vielleicht wichtigste Steueroase trockengelegt.

Umstritten ist allerdings der von Deutschland dafür gezahlte Preis. Steuerbetrüger der Vergangenheit sollen – nach Wirksamwerden des Abkommens – offenbar nicht mehr verfolgt werden. Ihre Anonymität bleibt geschützt. Man kann dies als Steueramnestie bezeichnen. Die von den Schweizer Banken zur Abgeltung der hinterzogenen Steuern auf die „Altvermögen“ zu erhebenden Steuern in Höhe von – je nach Bestandsdauer und Wachstum der Vermögen – zwischen 19% und 34% sind im Vergleich zum gegenwärtigen deutschen Anspruch eher gering. Die Amnestie ist also zugleich mit einem Steuergeschenk verbunden. Die Ermittlung des daraus resultierenden Steueraufkommens liegt in der Hand der Schweizer Banken. Eine Vorabzusage auf die Überweisung von 2 Mrd. Franken (eine Art „Garantiesumme“?) ist angesichts eines zumeist auf mindestens 100 Mrd. Euro geschätzten Altvermögens lächerlich gering. Da auch die zukünftigen regulären Überweisungen von den Schweizer Banken errechnet werden, lässt dies nichts Gutes erwarten. Man bedenke: hohe Jahresüberweisungen setzen logisch einen hohen Vermögensbestand voraus. Die Schweizer Banken haben also allen Grund, niedrige Kapitalerträge zu berechnen, wenn sie mit der Berechnung der Abgeltung vergangener Steuerhinterziehung nicht ungläubwürdig werden wollen.

Andererseits ist eine Besteuerung des Altvermögens in der genannten Größenordnung für die Steuerflüchtigen ein starker Anreiz, ihr Vermögen rechtzeitig, d.h. vor Wirksamwerden der Regelung, in eine andere Steueroase zu verlagern. Wer sein Vermögen von Deutschland in die Schweiz verbracht hat, um die Besteuerung seiner Erträge zu reduzieren, wird wohl kaum zögern, dieses Vermögen vor einer massiven Vermögensabgabe in Sicherheit zu bringen. Es ist also eine offene Frage, welcher Teil des deutschen Altvermögens sich bei Wirksamwerden der Vereinbarung überhaupt noch in der Schweiz befindet. Der Vertrag hätte also aus deutscher Sicht wenigstens die Offenlegung jener Konten enthalten müssen, die zwischen Paraphierung und Wirksamwerden der Vereinba-

rung geräumt werden. Möglicherweise verhindern dies die Schweizer Banken aus eigenem Interesse aber auch so.

Insbesondere Amnestien sind problematisch. Sie haben unterschiedliche Zielrichtungen. Im gegebenen Fall kämen als Begründungen die Herstellung des Rechtsfriedens, die Entlastung der Strafverfolgung und die Beendigung eines langwierigen Streits mit dem deutschen Nachbarn in Betracht. Alle drei Rechtfertigungen können aber nicht voll überzeugen. Mit der vergleichsweise kleinen Gruppe schwerreicher Steuerflüchtiger bedarf es keiner derartigen Aussöhnung; der straffreie Weg zur Steuerehrlichkeit steht dieser Gruppe ja ohnehin offen. Die Strafverfolgungsbehörden haben gerade in letzter Zeit durch den Datenhandel unerwartete Hilfestellung erhalten. Und die Wiederherstellung des traditionell gut nachbarschaftlichen Verhältnisses zur Schweiz ist teuer bezahlt, wenn die von der Schweiz ausgehende Hilfe zum Steuerbetrug im Nachhinein akzeptiert werden muss. Klar, dass dies den ehrlichen deutschen Steuerzahler ärgert und seine Steuermoral beschädigt. Keinen Grund zur moralischen Entrüstung haben allerdings Steueranwälte, die ihren Mandanten den Weg zur Selbstanzeige nahegelegt haben und sich jetzt als die „Dummen“ fühlen. Es gibt keine Gleichheit im Unrecht – oder einfacher gesagt: Wenn einige Betrüger zu schnell die Nerven verloren haben, sollten sie dem von ihnen betrogenen Staat nicht auch noch moralische Vorhaltungen machen!

Gerold Krause-Junk
Universität Hamburg
G.Krause-Junk@t-online.de

Finanztransaktionssteuer

Sinnvoller Vorschlag

Die aktuelle Krise öffentlicher Haushalte ist zum Teil das Resultat teurer Rettungspakete für marode Banken und Staaten. In Anbetracht immenser potentieller Steuereinnahmen ist die Debatte um die Einführung einer Finanztransaktionssteuer (FTS) daher erneut entbrannt. Ursprünglich waren die Steuereinnahmen nur ein netter „Nebeneffekt“, wurde die FTS doch vor allem als Instrument zur Reduktion der Volatilität am Finanzmarkt vorgeschlagen. Die Idee ist simpel: höhere Transaktionskosten begrenzen kurzfristige Spekulation und verringern daher das Handelsvolumen. Zwar müssten alle Marktteilnehmer die prozentuale Steuer zahlen, jedoch wären kurzfristige Strategien überproportional betroffen. Das Ausbleiben sehr spekulativer Aktivitäten sollte dann die Märkte stabilisieren.

Die Frage nach den tatsächlichen Effekten der FTS ist weiterhin offen. Viel hängt daran, wie stark der Rückgang der Liquidität ist: sinkt diese zu stark, könnten die Märkte sogar destabilisiert werden. Bei den aktuell vorgeschlagenen Steuersätzen von 0,01% bis 0,1% wird die FTS jedoch keinen merklichen Effekt haben. Interessanterweise existierte die FTS auf den wichtigsten Finanzmärkten der Welt in der Vergangenheit bereits. Aktuell wird sie beispielsweise in Großbritannien erhoben, wo sie Transaktionen in nationalen Aktien betrifft. Eine moderate FTS ist also mit einem konkurrenzfähigen Finanzmarkt vereinbar. Auch bei einem europäischen Alleingang wären keine starken Kapitalabwanderungen zu erwarten. Zum einen betrifft die Steuer langfristige Investments nur marginal, zum anderen ist der Finanzsektor nicht flexibel genug, Handelsabteilungen kostengünstig von A nach B zu verschieben. Das hat auch Imagegründe, wird die FTS doch auch als Mittel gesehen, Banken an den Kosten der Krise zu beteiligen. Bei einer Umgehung der Steuer wäre der öffentliche Druck auf die Institute immens. Weiterhin verdeutlichen existierende Transaktionskostendifferenzen verschiedener Handelsplätze, dass eine kleine Steuer nicht zur Abwanderung aller Handelsaktivitäten zur kostengünstigsten Alternative führen wird. Die Finanzindustrie, größter potentieller Steuerzahler und somit größter Widersacher der FTS, prognostiziert, dass die Steuer zu höheren unternehmerischen Kapitalkosten führen und damit die Realwirtschaft treffen würde. Zwar ist ein Anstieg der Kapitalkosten, ceteris paribus, tatsächlich zu erwarten. Ob dieser Effekt nennenswert ist, lässt sich jedoch bezweifeln. Sinken die Risikoprämien in einem durch die FTS stabilisierten Markt, könnten die Kapitalkosten sogar sinken.

Insgesamt ist die FTS ein Mittel zum Abbau der gravierenden Diskrepanz zwischen Finanzmarkt- und Realaktivität. Der Finanzsektor hat sich von der realen Wirtschaft abgekoppelt und beansprucht immer mehr ökonomische Ressourcen. Heutzutage konstruieren Physiker, Mathematiker und Ingenieure Finanzprodukte zur Generierung kurzfristiger Gewinne, ohne „realen“ Wert zu schaffen. Die Gesellschaft sollte sich fragen, ob eine solche Entwicklung wünschenswert ist. Eine FTS würde Ressourcen freisetzen und umlenken, die für produktivere Tätigkeiten eingesetzt werden könnten. Eine sinnvolle FTS würde alle Finanztransaktionen betreffen, insbesondere auch unregulierte Over-the-counter-Geschäfte. Dadurch würde regulatorischer Arbitrage ein Riegel vorgeschoben. Ob sich die politischen Entscheidungsträger tatsächlich zu der Einführung der FTS durchringen können, bleibt vorerst offen. An Argumenten dafür mangelt es jedoch nicht.

Daniel Fricke
Institut für Weltwirtschaft
daniel.fricke@ifw-kiel.de

Ausbildungskosten als Werbungskosten

A Never Ending Story?

Am 28. Juli 2011 hat der Bundesfinanzhof entschieden, dass Kosten für die erstmalige Berufsausbildung sowie ein Erststudium, wie Fahrtkosten, Studiengebühren und bei einer doppelten Haushaltsführung auch Mietaufwendungen, unter bestimmten Voraussetzungen als Werbungskosten abzugsfähig sind. Anders als Sonderausgaben können diese Kosten über den steuerlichen Verlustvortrag auch mit zukünftigen Einkünften verrechnet werden. Entscheidend für die Abzugsfähigkeit ist nach Auffassung des Gerichts, ob ein konkreter Zusammenhang zwischen den Aufwendungen und einer späteren Berufstätigkeit vorliegt.

Bereits am 27. Mai 2003 hatte der Bundesfinanzhof entschieden, dass die Kosten für eine Berufsausbildung oder ein Erststudium als Werbungskosten abzugsfähig sein können. Damals hatten das Bundesministerium der Finanzen bzw. der Gesetzgeber rasch reagiert und bereits zum Jahr 2004 ein Gesetz auf den Weg gebracht, das den Abzug von Ausbildungskosten auf Sonderausgaben (ohne Möglichkeit eines Verlustvortrags) von maximal 4000 Euro beschränkte. Diese Regelung ging davon aus, dass der Großteil der Auszubildenden und Studierenden nicht über erhebliche Einkünfte verfügen würde, womit der Effekt der steuerlichen Abzugsfähigkeit faktisch verpuffen sollte.

Diese Vorgehensweise kann nach der Gerichtsentscheidung nun getrost als gescheitert bezeichnet werden. Freuen über die neue Rechtsprechung dürfen sich sämtliche (ehemaligen) Auszubildenden und Studierenden, bei denen die Möglichkeit zum Einreichen einer Steuererklärung in den Jahren ab 2004 noch nicht verjährt ist. Sie können sich ihre Ausbildungskosten nun als Verluste gesondert feststellen lassen und sich damit eine Steuererstattung im ersten Jahr ihrer Berufstätigkeit sichern. Bisherige Schätzungen gehen von einer Minderung des Steueraufkommens von bis zu 1 Mrd. Euro aus.

Die weiteren Entwicklungen dürften davon abhängen, wie sich die politischen Akteure positionieren. Das Bundesministerium der Finanzen hält sich noch bedeckt, dürfte aber vor allem bestrebt sein, die Steuerausfälle des klammen Staates in Grenzen zu halten. Dies würde implizieren, den Abzug von Ausbildungskosten möglichst bald und diesmal gerichtsfest wieder einzuschränken. Die FDP dürfte hingegen das aktuelle Urteil als Bestätigung ihrer schon fast gebetsmühlenartigen Forderung nach Steuerensenkungen interpretieren, während die linke Opposition skeptisch darauf verweist, dass von einem Werbungskostenabzug gerade reiche Steuerpflichtige mit einem hohen Steuersatz profitieren dürften.

So ist es wohl offenkundig, dass die Besucher von privaten Hochschulen mit hohen Studiengebühren und entsprechend hohen zukünftigen Einkünften starke Profiteure der Gerichtsentscheidung sein werden. So sehr die neue Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs aus rechtssystematischer Sicht zu begrüßen ist, erscheint es damit als fraglich, ob ihre finanz- und sozialpolitischen Folgen den Bedürfnissen einer Bundesrepublik Deutschland in der Schuldenkrise entsprechen. Womöglich könnte der Stein der Weisen in einer (knapp bemessenen) pauschalierten steuerlichen Begünstigung von Ausbildungskosten liegen. Dies würde die steuerlichen Risiken des Staates beschränken, den sozialen Frieden nicht über Gebühr belasten und könnte zudem als ein Beitrag zur Steuervereinfachung „verkauft“ werden. Es bleibt abzuwarten, wann die „Never Ending Story“ des Abzugs von Ausbildungskosten ein (vorläufiges) Ende findet.

Sebastian Eichfelder
Universität Wuppertal
Eichfelder@wiwi.uni-wuppertal.de

Gigaliner

Diskussion in die falsche Richtung?

Aktuell wird in Deutschland die Diskussion über die Zulassung überlanger LKW, sogenannter Gigaliner, wieder aufgenommen. Grund dafür ist der Mitte August vom Bundesverkehrsministerium vorgelegte Entwurf einer Ausnahmeverordnung zur Durchführung eines flächendeckenden Feldversuchs mit bis zu 25 m langen und 44 t schweren LKW. Bundesverkehrsminister Ramsauer versucht gegen massive Kritik die Erprobung dieser Gigaliner durchzusetzen. Unabhängig von der juristischen Legitimität seines Vorgehens muss die öffentliche Diskussion jedoch stärker auf die Fakten und die Struktur der vorgebrachten Argumente fokussiert werden.

Hinter der Forderung nach der Einführung von Lang-LKW steht das Ziel, die bestehende Straßeninfrastruktur effizienter zu nutzen und den Straßengüterverkehr ökologisch nachhaltig zu gestalten. Beide Ziele können mit Hilfe der Gigaliner realisiert werden: Das Gütervolumen kann durch Gigaliner mit weniger Fahrzeugbewegungen transportiert werden, wodurch bei Gütern mit hohem Verhältnis von Volumen zu Gewicht die knappe Straßeninfrastruktur weniger beansprucht wird. Damit ließe sich

die Kapazität der Straße ohne teure Infrastrukturprojekte erweitern, so dass dem prognostizierten Straßengüterverkehrswachstum Rechnung getragen werden kann. Unter ökologischen Aspekten werden neben einem reduzierten Flächenbedarf die spezifischen Emissionen je Transporteinheit im Vergleich zum konventionellen LKW sinken. Auch zeigen Studien, dass durch die Lastverteilung auf mehrere Achsen die Straßeninfrastruktur weniger geschädigt wird und auch für die Verkehrssicherheit keine zusätzliche Gefährdung besteht. Stellenweise sind Brücken, Tunnel, Rastplätze und Kreuzungen den neuen Längen anzupassen. Eine Erprobungsphase könnte hierzu neue Erkenntnisse liefern.

Ferner werden durch Gigaliner die Transportkosten je Gütereinheit gesenkt und somit betriebswirtschaftliche Kosteneffizienzsteigerungen erzielt. Genau dies führt aber zu einem weniger gewünschten Nebeneffekt: Sinkende Preise im Straßengüterverkehr werden zusätzliche Nachfrage induzieren und einen Modal Shift zu Lasten der Schiene und des Binnenschiffs begünstigen. Die im Masterplan Güterverkehr und Logistik vom Bundesverkehrsministerium angestrebte Verkehrsverlagerung ist somit gefährdet. Fraglich ist jedoch, ob die Erzielung von Effizienzsteigerungen im Straßengüterverkehr die Ablehnung von Gigaliner zum Schutz anderer Verkehrsträger rechtfertigt. Ökonomisch ist dies nicht plausibel, denn dieser Argumentation folgend dürften jegliche Innovations- und Effizienzpotentiale im Straßengüterverkehr nicht gehoben werden, da diese über eine Preissenkung den Verkehrsträger Straße stärken. Die Gesamteffizienz des deutschen Transportsektors und damit die Wettbewerbsfähigkeit der stark arbeitsteilig organisierten deutschen Volkswirtschaft wird durch eine derartige Politik sicher nicht begünstigt.

Letztlich stellt das Verbot des Gigaliners einen Eingriff in dynamische Marktprozesse dar. Das eigentliche Problem im Verkehrssektor löst es nicht: Die mangelhafte verursachergerechte Anlastung externer Kosten der Verkehrsträger, die den intermodalen Wettbewerb verzerrt. Sicher ist jedoch, dass das Verhindern von Effizienzsteigerungen, z.B. in Form der Gigaliner, aus volkswirtschaftlicher, verkehrswissenschaftlicher und umweltökonomischer Sicht kein wünschenswerter Weg sein kann.

Frauke Fischer
Universität Münster
10frfi@wiwi.uni-muenster.de

Literatur und Links zu diesen und anderen aktuellen wirtschaftspolitischen Themen finden Sie auf der Website der ZBW unter ECONIS Select www.zbw.eu/kataloge/econis_select.htm