



Dr. Stefan Bach ist Experte für Finanz- und Steuerpolitik am DIW Berlin
Der Beitrag gibt die Meinung des Autors wieder.

Pendlerpauschale kürzen statt erhöhen

Immer wenn die Benzinpreise neue Höchststände erreichen, werden populistische Kampagnen zur Entlastung der gebeutelten Autofahrer angezettelt. Mal ist der Staat mit seiner Energie- und Mehrwertsteuer der Bösewicht, mal sind es die Mineralölkonzerne mit ihrer Preistreiberei vor Ostern oder in den Sommerferien. Jetzt wird eine Erhöhung der Pendlerpauschale zur Entlastung der Berufspendler bei der Einkommensteuer gefordert.

Derzeit können die Steuerpflichtigen Fahrtkosten für die Arbeitswege in Höhe von 30 Cent je Entfernungskilometer vom steuerpflichtigen Einkommen abziehen. Diese Regelung ist seit langem umstritten. Unter der Großen Koalition sollte sie ab 2007 nur noch für Arbeitswege ab dem 21. Kilometer gewährt werden. Das Bundesverfassungsgericht hob diese Neuregelung dann mangels Begründung auf. Der Gesetzgeber hatte lediglich auf die notwendige Haushaltskonsolidierung verwiesen und nicht dargelegt, warum die Fahrtkosten zur Arbeit keine vollständig steuerlich abziehbaren Ausgaben mehr sein sollen. Das sollte jetzt nachgeholt werden, um nicht nur eine Erhöhung der Pendlerpauschale zu vermeiden, sondern um sie auf ein vernünftiges Maß zu reduzieren.

Erwerbstätige müssen zur Arbeit kommen, was zumeist Kosten auslöst. Aber die konkrete Wohnortwahl und damit die Entfernung zum Arbeitsort ist letztlich eine private Entscheidung, die keine größeren Steuererleichterungen auslösen sollte. Die Hälfte der Erwerbstätigen fährt weniger als zehn Kilometer zur Arbeit, drei Viertel weniger als 20 Kilometer. Mit zunehmender Pendlerdistanz tritt die private Motivation der Fahrtkosten in den Vordergrund. Das ist offensichtlich so, wenn jemand aus privaten Gründen weiter weg zieht, etwa ins Umland, wo die Wohnkosten günstiger sind. Aber auch nach einem Wechsel des Arbeitsplatzes gilt das zumindest längerfristig. Aus steuersystematischer Perspektive reicht es daher aus, eine Mindestentfernung im Rahmen des Werbungskosten-Pauschbetrags für Arbeitseinkommen zu berücksichtigen und auf einen individuellen Abzug von Fahrt-

kosten zu verzichten. Dies würde auch eine beträchtliche Verwaltungsvereinfachung bedeuten. Umwelt- und verkehrspolitische Ziele sprechen ohnehin gegen die Entfernungspauschale, da sie Verkehrsströme und Zersiedelung fördert.

Die Steuerpraxis in anderen Ländern bestätigt diese Einschätzung. In den USA, Kanada, Großbritannien, Australien, Spanien oder Portugal werden Fahrtkosten für den Arbeitsweg überhaupt nicht steuerlich anerkannt. In vielen Ländern ist die Höhe des Abzugs stärker begrenzt. Entweder sind der Abzugsbetrag oder die anerkannten Entfernungen gedeckelt. Häufig werden die Fahrtkosten auch nur berücksichtigt, soweit sie einen bestimmten Betrag oder die Fahrtwege eine bestimmte Entfernung übersteigen.

Höhere Fahrtkosten sollte man nur bei engen sozialen Bindungen anerkennen, die einem Umzug an den Arbeitsort entgegenstehen. Dies gilt etwa für Ehepaare, bei denen beide arbeiten und bei denen man die Fahrtkosten für einen Partner berücksichtigen könnte. Gleiches wäre auch für alleinstehende Steuerpflichtige mit Kindern oder pflegebedürftigen Angehörigen sinnvoll. Bei einem Wechsel des Arbeitsplatzes könnten die Fahrtkosten über einen gewissen Zeitraum berücksichtigt werden, um den Mobilitätsanforderungen der Arbeitsmärkte Rechnung zu tragen.

Darüber hinaus ist ein gewisser Bestandschutz für Fernpendler für eine Übergangszeit sicher angemessen. Zumal in ländlichen Räumen und strukturschwachen Regionen die Erwerbstätigen mobil sein müssen. Insoweit war die 2007 vorgesehene Begrenzung der Entfernungspauschale auf Entfernungen ab 21 Kilometer eine akzeptable Lösung im Sinne einer Härtefallregelung. Die geschätzten Mehreinnahmen von immerhin 2,5 Milliarden Euro pro Jahr könnte man für eine Entlastung aller Steuerzahler bei der kalten Progression einsetzen. Ein weiterer Abbau der Entfernungspauschale sollte längerfristig und schrittweise umgesetzt werden, um den Steuerpflichtigen Zeit zur Anpassung zu geben.



DIW Berlin – Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung e. V.
Mohrenstraße 58, 10117 Berlin
T +49 30 897 89 -0
F +49 30 897 89 -200
www.diw.de
79. Jahrgang

Herausgeber

Prof. Dr. Pio Baake
Prof. Dr. Tilman Brück
Prof. Dr. Christian Dreger
Dr. Ferdinand Fichtner
Prof. Dr. Martin Gornig
Prof. Dr. Peter Haan
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Karsten Neuhoff, Ph.D.
Prof. Dr. Jürgen Schupp
Prof. Dr. C. Katharina Spiels
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Georg Weizsäcker, Ph.D.

Chefredaktion

Dr. Kurt Geppert
Nicole Walter

Redaktion

Renate Bogdanovic
Dr. Richard Ochmann
Dr. Wolf-Peter Schill

Lektorat

Florian Mölders

Textdokumentation

Lana Stille

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49-30-89789-249
Susanne Marcus
Tel. +49-30-89789-250
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01805 - 19 88 88, 14 Cent./min.
ISSN 0012-1304

Gestaltung

Edenspiekermann

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

USE gGmbH, Berlin

Nachdruck und sonstige Verbreitung –
auch auszugsweise – nur mit Quellen-
angabe und unter Zusendung eines
Belegexemplars an die Stabsabteilung
Kommunikation des DIW Berlin
(kundenservice@diw.de) zulässig.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.