

# Der Ordnungspolitische Kommentar

Nr. 8/2008

5. August 2008

## Pendlerpauschale nicht wieder einführen!

Von Susanna Kochskämper

Urlaubszeit. Der Geist eilt schon voraus zu Sonne, Strand und Meer, während man sich in die Blechlawine einordnet, die gen Süden rollt - und wird an der Zapfsäule jäh aus den Urlaubsfantasien gerissen. Die steigenden Benzinpreise wecken den Unmut der Autofahrer und es gibt scheinbar kein Entkommen, nicht im Urlaub und erst recht nicht im Alltag. Denn wer übernachtet schon auf einem Feldbett an seiner Arbeitsstätte? Wie gut, dass nun zumindest einige Politiker ein Einsehen haben und die Wiedereinführung der Entfernungspauschale – besser bekannt als Pendlerpauschale – fordern. Zwar hilft das nichts auf dem Weg in den Süden, aber zumindest das Arbeitsleben wird so wieder ein Stück gerechter. Und Gerechtigkeit ist immer gut! Doch ganz so einfach ist es leider nicht.

### Die Pendlerpauschale - ein Dauerbrenner

Seit dem 1. Januar 2007 gelten Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsort nicht mehr als Werbungskosten und sind deshalb im Rahmen der Einkommensteuer nicht mehr abzugsfähig. Eine Ausnahmeregelung gilt für Härtefälle: Ab dem 21. Kilometer können die Kosten „wie Werbungskosten“ (vgl. §8 EStG) geltend gemacht werden. Seit dieser Gesetzesänderung hält sich die Pendlerpauschale hartnäckig in der öffentlichen Diskussion: Nachdem Steuerzahler gegen diese neue Gesetzeslage geklagt haben, liegt die Frage nun dem Bundesverfassungsgericht vor. Es soll entscheiden, ob die Regelung in ihrer gegenwärtigen Form verfassungswidrig ist. Aber auch im politischen Raum erheben sich seit einiger Zeit Stimmen, die für eine Wiedereinführung der Pendlerpauschale plädieren. Insbesondere die CSU, aber auch Politiker und Landesverbände der SPD sprechen sich vor dem Hintergrund der steigenden Benzinpreise für eine Gesetzesänderung aus. So wird die Diskussion um die Frage, ob Fahrtkosten zwischen Wohnort und Arbeitsort beruflich oder privat veranlasst sind, aufs Neue entfacht.

### Pendlerpauschale führt zu Ungleichbehandlung

Befürworter der Entfernungspauschale argumentieren, dass Fahrtkosten selbstverständlich berufsbedingt seien. Schließlich entfielen sie sofort, wenn jemand in Rente ginge oder seinen Arbeitsplatz verliere. Unberücksichtigt bleibt bei dieser Argumentation jedoch, dass bei Renteneintritt oder Verlust des Arbeitsplatzes auch Wohnkosten gespart werden können: Denn ein Teil der Wohnkosten wird durch die Nähe zu einem Betrieb bzw. zu einem Zentrum, in dem mehrere Betriebe angesiedelt sind, beeinflusst. Wer näher an seiner Arbeitsstätte wohnt, ist auch bereit, mehr Miete bzw. einen höheren Kaufpreis zu zahlen, da Fahrtkosten entfallen. Umgekehrt würde man für ein Haus, das 30 Kilometer vom Zentrum entfernt liegt, aber ansonsten identische Eigenschaften aufweist, weniger aufwenden wollen. Es fallen schließlich noch Fahrtkosten an. Demnach sind Mieten und Kaufpreise im Schnitt umso höher, je näher das Haus oder die Wohnung an einem Zentrum liegen.<sup>1</sup> Die Pendlerpauschale begünstigt aber nur diejenigen, die sich für günstigeres Wohnen und höhere Fahrtkosten entschieden haben, höhere Wohnkosten werden hingegen nicht berücksichtigt.

### Unvermeidbare Fahrtkosten?

Fahrtkosten sind also durchaus vermeidbar, wenn stattdessen höhere Wohnkosten in Kauf genommen werden, dasselbe gilt andersherum. Somit kann die tatsächliche Wohnortwahl und damit die Höhe der Fahrtkosten nur privaten Vorlieben zugerechnet werden. Während der eine lieber „im Grünen“ wohnt und deshalb gerne etwas weiter fährt, schätzt der andere besonders, dass er morgens länger die Zeitung lesen und dann zu Fuß zur Arbeit gehen kann.

An dieser Stelle wird jedoch oftmals ein weiterer Einwand gegen die Abschaffung der Pendlerpauschale hervorgebracht: Paare, die an verschiedenen Orten arbeiten, hätten nicht die Möglichkeit, Fahrtkosten zu vermeiden. Dieser Einwand ist zu berücksichtigen. Allerdings ist zu beachten, dass auch hier Paare Kosten dadurch sparen können, indem sie ihren Wohnort auf der

<sup>1</sup> Den Zusammenhang zwischen Transportkosten und der Höhe der so genannten Bodenrente hat bereits Johann Heinrich von Thünen in seinem Werk „Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie“, 3 Bände 1826-1863, Neudruck Stuttgart 1966, dargestellt.

kürzesten Verbindung der beiden Arbeitsstätten wählen. Die Entfernungspauschale sollte also bei Partnern mit unterschiedlichen Arbeitsorten geltend gemacht werden können – aber nur auf der Berechnungsgrundlage der direkten Verbindung zwischen den beiden Arbeitsorten. Alles andere widerspräche ebenfalls dem Gleichbehandlungsgrundsatz, der bei der Besteuerung gelten sollte.

### **Fahrtkosten nicht als Werbungskosten betrachten**

Fahrtkosten und Wohnkosten können also nicht getrennt voneinander betrachtet werden, wenn es um die Frage geht, ob die Anfahrt zum Arbeitsplatz als Werbungskosten gelten sollte. Die Abschaffung der Entfernungspauschale ist deshalb vor dem Hintergrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes in unserer Gesetzgebung durchaus zu begrüßen.

Auch gegen die Härtefallregelung ist grundsätzlich nichts einzuwenden, betrachtet man sie als Übergangsregelung. Da eine gewisse Planungssicherheit gewährleistet werden sollte, hätte eine sofortige und vollständige Abschaffung der Pendlerpauschale die Bürger wahrscheinlich überfordert. Deshalb läuft die gegenwärtige Diskussion, die Pauschale wieder einzuführen, in genau die falsche Richtung: Pendler hoffen nun wieder und passen sich nicht an die neuen Rahmenbedingungen an.

### **Pendlerpauschale als sozialpolitische Maßnahme - sind Autofahrer per se bedürftig?**

Bei der gegenwärtigen Diskussion um die Wiedereinführung der Entfernungspauschale schwingen aber noch ganz andere Töne mit. Denn plötzlich geht es auch um die „soziale Frage in Deutschland“ (vgl. Bayernkurier, Nr. 27, 05. Juli 2008). Hohe Spritpreise scheinen die pendelnden Autofahrer an den Rand des Ruins zu treiben und, glaubt man den Reden einiger Politiker, so sind die Pendler von heute die Hartz-IV-Empfänger von morgen.

Nun mag es durchaus sein, dass viele Autofahrer momentan arm dran sind. Aber arm sind sie deswegen noch lange nicht. Aus guten Gründen gilt in Deutschland weiterhin der Grundsatz der Einzelfallprüfung bei Bedürftigkeit. Und dass die Gemeinschaft Bedürftigen ihre Unterstützung gewährt, steht (hoffentlich) außer Frage.

Aber eine ganze Gruppe, die dazu nur das Merkmal „Autofahren“ gemeinsam hat, als hilfebedürftig zu be-

trachten, muss alleine schon deshalb als zynisch betrachtet werden, weil sich wirklich Bedürftige überhaupt kein Auto leisten können. Es geht, so scheint es, also in Wirklichkeit einmal wieder um „der Deutschen liebstes Kind“. Dass diese Liebe inzwischen so weit geht, dass Nicht-Autofahrer Autofahrer über höhere Steuern subventionieren sollen und das Ganze als sozialpolitische Maßnahme angepriesen wird, muss eigentlich schon fast mit Humor genommen werden.

### **Umweltschutz und Pendlerpauschale passen nicht zusammen**

Eine Entfernungspauschale führt bei Einführung dazu, dass das Einzugsgebiet eines Zentrums größer wird: Da man Fahrtkosten absetzen kann, wird das Pendeln zum Arbeitsplatz günstiger. Dadurch werden auch Wohnstandorte gewählt, die zwar in Mieten bzw. Kaufpreisen günstiger aber eben auch weiter von den Arbeitsorten entfernt sind. Es wird also mehr gefahren. Jetzt könnte man einwenden, dass erstens die Entfernungspauschale gerade erst abgeschafft wurde und sich deshalb bei einer Wiedereinführung die Pendelwege nicht verlängern würden. In der kurzen Zeit hätten sich die Pendelwege gar nicht anpassen können. Zweitens könne erst recht nicht mit einer Ausweitung der Pendelwege gerechnet werden. Denn die gestiegenen Benzinpreise hätten genau den gegenteiligen Effekt. Ergo habe die Wiedereinführung der Pendlerpauschale somit keine Auswirkungen auf gefahrene Kilometer gegenüber dem Status quo.

Zugegeben: Es ist gut möglich, dass die Wiedereinführung der Entfernungspauschale nicht zu einer Ausweitung der derzeit gefahrenen Kilometer führen würde – falls die Benzinpreise weiterhin hoch sind.

Aber war da nicht noch etwas? Wollten wir nicht die Emission von CO<sub>2</sub> reduzieren und wäre deshalb langfristig eine Verringerung der Fahrtwege nicht wünschenswert? Läuft eine Subventionierung der Pendler nicht auch aus diesem Grund in die falsche Richtung? Denn führen steigende Preise nicht auch zu höherer Innovationstätigkeit, die die Entwicklung günstigerer und gleichzeitig umweltschonenderer Fortbewegung erhoffen lässt? Und hatten wir den Umweltschutz nicht eigentlich einmal groß auf unsere Fahnen geschrieben – koste er, was er wolle? Diese Fahnen, scheint es, wurden in den letzten Monaten stillschweigend abgehängt, zusammengerollt und warten nun in irgendeiner Ecke auf bessere Zeiten.

(8406) Zeichen

Dieser Ordnungspolitische Kommentar reflektiert die Meinung des Autors, nicht notwendigerweise die des Instituts für Wirtschaftspolitik oder des Otto-Wolff-Instituts für Wirtschaftsordnung. Der Inhalt kann vollständig oder auszugsweise bei Erwähnung des Autors zu Publikationszwecken verwendet werden. Für weitere Informationen und Rückfragen zum Inhalt wenden Sie sich bitte direkt an den Autor.

Dipl.-Volkswirtin Susanna Kochskämper ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Wirtschaftspolitischen Seminar an der Universität zu Köln. **Kontakt:** Tel. 0221-470 6609 oder email: [kochskaemper@wiso.uni-koeln.de](mailto:kochskaemper@wiso.uni-koeln.de).