

Bach, Stefan

Article

Die Pendlerpauschale setzt falsche Signale - und zwar unabhängig davon, ob sie beschränkt wird oder nicht: Kommentar

DIW Wochenbericht

Provided in Cooperation with:

German Institute for Economic Research (DIW Berlin)

Suggested Citation: Bach, Stefan (2008) : Die Pendlerpauschale setzt falsche Signale - und zwar unabhängig davon, ob sie beschränkt wird oder nicht: Kommentar, DIW Wochenbericht, ISSN 1860-8787, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin, Vol. 75, Iss. 16, pp. 212-

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/151593>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



Die Pendlerpauschale setzt falsche Signale –

und zwar unabhängig davon, ob sie beschränkt wird oder nicht

von Stefan Bach*

Wenn es nach CSU-Parteichef Erwin Huber ginge, würde die von der Großen Koalition Anfang 2007 beschlossene Beschränkung der Pendlerpauschale wieder aufgehoben: „Fahrten zur Arbeit sind keine Fahrten zum Golfplatz“, so Huber wörtlich. Damit würden die Fahrtkosten zur Arbeit wieder vom ersten Kilometer an als Werbungskosten anerkannt werden und nicht erst ab dem 21. Kilometer, wie es die derzeitige Regelung vorsieht. Zurzeit prüft das Bundesverfassungsgericht die Rechtmäßigkeit dieser Reform.

Oder beginnt die Arbeit nicht doch erst am Werkstor und macht so die Wohnortwahl zur Privatsache, wie es die Große Koalition ins Steuergesetz geschrieben hat? Natürlich entstehen Erwerbstätigen Kosten, um zum Arbeitsplatz zu gelangen. Doch verzerrt die Pendlerpauschale die Wohnortwahl zugunsten langer Anfahrtswege, zumal die Bewohner der Ballungsräume ihre höheren Wohnkosten nicht steuerlich geltend machen können. Verkehrs- und umweltpolitisch ist die Entfernungspauschale ohnehin verfehlt, da sie hohes Verkehrsaufkommen und Zersiedelung fördert. Das sieht man auch im Ausland so, wo in der Regel Fahrtkosten entweder überhaupt nicht oder nur sehr begrenzt steuerlich berücksichtigt werden.

Problematisch für die Arbeitnehmer am „Werkstorprinzip“ ist, dass die Arbeits- und Wohnungsmärkte nicht vollständig flexibel sind. Wechselt jemand den Arbeitsplatz, wird er versetzt oder zieht der Betrieb um, können familiäre und soziale Bindungen einen Wohnortwechsel erschweren. Hier sollten die Fahrtkosten zumindest noch Übergangsweise berücksichtigt werden, um Härtefälle zu vermeiden.

Studien des DIW Berlin zeigen jedoch, dass in den meisten Fällen die Pendlerkosten gar nicht so hoch sind: Neun Prozent der Erwerbstätigen gehen zu Fuß zur Arbeit, weitere neun Prozent fahren mit dem Rad. 40 Prozent haben Arbeitswege von maximal fünf Kilometern, 57 Prozent bis zehn Kilometer. Daher ist es völlig ausreichend, eine Mindestentfernung über einen Pauschbetrag zu berücksichtigen. Auf einen individuellen Abzug von Fahrtkosten kann man dann verzichten.

Das Bundesfinanzministerium will bis zur Entscheidung durch das Bundesverfassungsgericht an der geltenden Regelung festhalten. Bedacht werden sollte aber, dass diese Regelung steuersystematisch zweifelhaft ist und umwelt- und verkehrspolitisch das falsche Signal setzt: Grundsätzlich sollte eine entfernungsabhängige Pauschale deshalb schon jetzt vollständig aufgegeben werden. Zwar sind Fahrten zur Arbeit keine Fahrten zum Golfplatz – aber sowohl der Vorschlag der CSU als auch die derzeitige Regelung haben einen entscheidenden Fehler: Sie belohnen nämlich ausgerechnet diejenigen, die möglichst weit weg vom Arbeitsplatz wohnen. Und das kann nicht richtig sein – unabhängig davon, ob man nun Golf spielt oder Golf fährt.

*Stefan Bach ist stellvertretender Leiter der Abteilung Staat des DIW Berlin.

Impressum

DIW Berlin
Mohrenstraße 58
10117 Berlin
Tel. +49-30-897 89-0
Fax +49-30-897 89-200

Herausgeber

Prof. Dr. Klaus F. Zimmermann
(Präsident)
Prof. Dr. Georg Meran
(Vizepräsident)
Prof. Dr. Tilman Brück
Dr. habil. Christian Dreger
Prof. Dr. Claudia Kemfert
Prof. Dr. Viktor Steiner
Prof. Dr. Gert G. Wagner
Prof. Dr. Christian Wey

Redaktion

Kurt Geppert
PD Dr. Elke Holst
Carel Mohn
Vanessa von Schlippenbach
Manfred Schmidt

Pressestelle

Renate Bogdanovic
Tel. +49 – 30 – 89789–249
presse@diw.de

Vertrieb

DIW Berlin Leserservice
Postfach 7477649
Offenburg
leserservice@diw.de
Tel. 01 805–19 88 88, 14 Cent/min.
Reklamationen können nur innerhalb
von vier Wochen nach Erscheinen des
Wochenberichts angenommen werden;
danach wird der Heftpreis berechnet.

Bezugspreis

Jahrgang Euro 180,–
Einzelheft Euro 7,–
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer
und Versandkosten)
Abbestellungen von Abonnements
spätestens 6 Wochen
vor Jahresende
ISSN 0012-1304
Bestellung unter leserservice@diw.de

Satz

eScriptum GmbH & Co KG, Berlin

Druck

Walter Grützmaker GmbH & Co. KG,
Berlin

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

Gedruckt auf
100 Prozent Recyclingpapier.