

Das Schicksal der Pendlerpauschale



Professor Dr. iur. Michael Stahlschmidt

Die zwei ideologisch am heftigsten umstrittenen Rechtsinstitute im Steuerrecht sind die Pendlerpauschale und das Ehegattensplitting. Während die Auseinandersetzungen um die Pendlerpauschale eher mit ökologischen Motiven geführt werden, sind es beim Ehegattensplitting gesellschaftspolitische Motive. Beiden ist gemein, dass es sich um Subventionen handeln soll. Während es um das Ehegattensplitting zurzeit etwas ruhiger ist, rückt die Pendlerpauschale nicht nur in den Fokus der Öffentlichkeit, sondern auch in den Blick des Finanzministers und damit schlussendlich in den Blick der Gesetzgebung. Was ist passiert?

Es scheint, als bekomme die Politik Angst vor ihren eigenen Maßnahmen. Ist sie es doch, die über Steuern und Abgaben den Verbrauch von Energie preislich steuert. In der letzten Legislatur schien alles noch so einfach. Der Lieblingsfeind der Umweltschützer, die Autofahrer, können unbemerkt zur Kasse gebeten werden. Die allseits gepriesene CO₂-Steuer verteuert den Verbrauch. Das Feine an Verbrauchsteuern ist nun einmal, dass sie unmerklich erhoben und immer gut mit schädlichem Verhalten begründet werden können. Alles scheint perfekt, oder doch nicht?

Im Moment scheint die Erregung über die stark angestiegenen Preise für Energie die Ampelkoalition aufzuschrecken. Wie ist es sonst zu erklären, dass die Regierung ein Maßnahmenpaket überlegt, um die Bundesbürger zu entlasten. In diesem könnte auch die Pendlerpauschale vorkommen. So äußerte sich Bundesfinanzminister *Lindner*: „Wenn es da eine Einigung gebe, daran etwas zu tun, würde es am Finanzminister nicht scheitern“, so der FDP-Politiker in der Sendung „RTL Direkt“.

Dagegen gab es natürlich sofort Kritik. Allen voran der Bundesverband Verbraucherzentrale. Er meint „jeder Cent mehr Pendlerpauschale würde die soziale Ungerechtigkeit verschärfen“, sagte die Mobilitätsexpertin des VZBV, *Marion Jungbluth*, dem Handelsblatt. Hohe Einkommen profitierten überproportional. Ein Mobilitätsgeld für alle gleich wäre die bessere Lösung. Allen Pendlern solle die gleiche Summe je Entfernungskilometer von der Steuerschuld abgezogen werden. Mag diese Regelung auch einen gewissen Charme aufweisen, so ist zunächst einmal festzustellen, dass die Kosten für die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte Werbungskosten darstellen. Die Grundsystematik der Besteuerung ist nun einmal die, dass von den Einnahmen die Werbungskosten abgezogen werden und das Ergebnis der Besteuerung ist zugrunde gelegt wird, Sonderausgaben und außergewöhnliche Belastungen ausgeblendet. Diese Systematik wiederum folgt aus dem Prinzip der Besteuerung nach der

Leistungsfähigkeit. Ob mit diesem Prinzip ein Abzug eines Betrages von der Steuerschuld in Einklang gebracht werden kann, ist mehr als fraglich. Dass das Bundesverfassungsgericht das Prinzip durchaus verteidigt, musste schon der frühere Bundesfinanzminister *Steinbrück* erfahren. Er wollte die Fahrten Wohnung – Arbeitsstätte mit der Einführung des sog. „Werkstorprinzip“ beerdigen. Die Begründung war im Wesentlichen, dass der Weg zur Arbeit privater Spaß sei. Jeder könne an den Ort des Arbeitsplatzes ziehen. Keiner sei gezwungen, auf dem Land zu leben. Bekanntermaßen hat das Bundesverfassungsgericht das „Werkstorprinzip“ einkassiert.

Auch die Mär von der Subvention ist definitionsmäßig schon falsch. Üblicherweise werden unter Subventionen staatliche Zuschüsse verstanden, die nicht an eine direkte Gegenleistung gebunden sind. Dies trifft auf jedwede Werbungskosten i. S. d. § 9 EStG nicht zu. Falsch ist auch, die Pendlerpauschale mit Autofahren gleichzusetzen. In § 9 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 EStG heißt es dazu: „Aufwendungen des Arbeitnehmers für die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte“. Sie ist mithin für den Weg gewährt und nicht für das benutzte Verkehrsmittel. Auch Lastenradfahrer können die Aufwendungen geltend machen. Dass der Entlastungseffekt der Werbungskosten bei höheren Einkommen größer ist, liegt an der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit und ist in dem proportionalen Steuertarif begründet. Diese Tatsache findet aber bei den Kritikern der Pendlerpauschale nirgends Erwähnung. Die höhere Steuerbelastung ist selbstverständlich willkommen. Auf die Hilfsargumente, dass es in weiten Teilen des Landes überhaupt keine Alternative zum Auto gibt und ein funktionierender ÖPNV wie in Berlin oder anderen Großstädten auf dem Land nicht anzutreffen ist, kommt es hier überhaupt nicht an.

Diese Argumente spielen dann eine Rolle, wenn es um die Lenkungseffekte der Energiesteuern geht. Hier stellt sich die Frage, ob und welche Alternativen es für die Verbraucher gibt, dem gewünschten Lenkungseffekt nachzukommen.

Halten wir fest: Die Pendlerpauschale ist weder Subvention noch die Begünstigung sozialer Ungleichheit, sondern stellt lediglich Werbungskosten in einem Besteuerungssystem dar, nicht mehr und nicht weniger. Die ideologische Aufladung geht an der Sache vorbei!

Die Ampelkoalition hat die Erhöhung tatsächlich beschlossen.

Professor Dr. iur. Michael Stahlschmidt, M.R.F LL.M. MBA LL.M, RA/FAStR/FAInsR/FAMedR/StB, Diplom-Betriebswirt/FH lehrt an der FHDW Paderborn Steuerrecht, Rechnungswesen und Controlling und ist Ressortleiter des Ressorts Steuerrecht des Betriebs-Berater und Schriftleiter Der Steuerberater, Frankfurt am Main/Medebach.