



# Kernmaßnahmen

## „Entfernungspauschale“

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem sich zu Gunsten des Klimas seit 30 Jahren nichts getan hat: 2019 lagen die Emissionen exakt auf dem gleichen Niveau wie 1990. Wenn man die Emissionen aus dem internationalen, Deutschland berührenden Flugverkehr oder die Emissionen aus Biokraftstoffen, die in die Berechnungen gar nicht einbezogen werden, hinzuzählt, sind die Gesamtemissionen sogar gestiegen. Zu diesem anhaltend hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoß beigetragen hat vor allem die Dominanz fossiler Kraftstoffe, die immer weiter steigende Zahl von Pkw, immer massivere Fahrzeugmodelle im Personenverkehr sowie das steigende Verkehrsaufkommen im Güterverkehr.

Rund ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in Deutschland gehen auf den Verkehr zurück, davon 60 % auf den Pkw-Verkehr und etwa 30 % auf den Güterverkehr. Gerade deswegen ist die Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge – bei gleichzeitiger Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsalternativen – von so großer Bedeutung.

Da THG-Emissionen im Verkehrssektor zu 99 % in Form von CO<sub>2</sub> anfallen, ist die Strategie zur Dekarbonisierung dieses Bereichs von GermanZero mit dem Konzept der CO<sub>2</sub>-Bepreisung abgestimmt. Mittelfristig sollte Deutschland versuchen den Verkehrssektor in einen europäischen Emissionshandel, welcher die Bereiche Industrie, Energiewirtschaft und Verkehr getrennt betrachtet, zu integrieren. Ein internationales Bepreisungssystem entfaltet eine größere Klimaschutzwirkung und verringert potenzielle *Carbon-Leakage-Effekte*.

Die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten im Verkehrssektor sind hoch. Daher wird die reine CO<sub>2</sub>-Bepreisung nicht ausreichen, um den Bereich komplett zu dekarbonisieren. Es bedarf deshalb verschiedene unterstützende Maßnahmen sowie die Anpassung bestehender Mechanismen. Eine solche Maßnahme wird im Folgenden erläutert.

## Worum geht es?

- Die Entfernungspauschale gewährt jedem Arbeitnehmer unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel eine Berücksichtigung von 0,30 EUR pro vollem Kilometer zwischen Wohnort und Tätigkeitsstätte (ab dem 21. Kilometer sind es sogar 0,35 EUR)
- Der resultierende Betrag kann als Aufwendung steuerlich geltend gemacht werden. Dies erfolgt zum persönlichen Steuersatz, was Besserverdienende bevorzugt.
- Trotz Erstattung pendelbezogener Kosten für ALLE Verkehrsmittel, werden insbesondere Kosten für die MIV-Nutzung erstattet, da zwei Drittel aller Pendler:innen mit dem PKW zur Arbeit fahren. (Modalsplit Pendlerverkehre MIV liegt bei 67%<sup>1</sup>)
- Die Entfernungspauschale fördert den Trend zu langen Arbeitswegen. Damit entstehen ein höheres Gesamtverkehrsaufkommen, eine größere Flächeninanspruchnahme und die Zersiedelung der Landschaft.

## Was haben wir schon?

Das Bundesverfassungsgericht hat bekräftigt, dass eine Reform der steuerlichen Regelungen möglich ist. Demnach kann eine Ausgestaltung nach verkehrs-, siedlungs- und umweltpolitischen Aspekten erfolgen.

Hintergrund: Das BVerfG hat 2008 eine Änderung der Regelungen zur Entfernungspauschale (nur mehr gültig ab dem 21. Entfernungskilometer) zurückgewiesen. Im Urteil wurde aber klargestellt, dass hauptsächlich die Begründung des Gesetzgebers zu beanstanden ist. Ein rein fiskalischer Zweck („Konsolidierung des Haushalts“) stellt keine ausreichende Begründung dar. In diesem Urteil spricht das BVerfG aber davon, dass außerfiskalische Förderungs- und Lenkungsziele ein hinreichender Grund seien, um einkommensteuer-rechtlichen Belastungsentscheidungen zu treffen<sup>2</sup>.

## Was ist zu tun?

Die Entfernungspauschale in ihrer heutigen Ausgestaltung ist kontraproduktiv bezüglich des Klimaschutzes. Aus diesen Gründen sollte sie komplett gestrichen werden.

Unter sozialen Aspekten kann eine finanzielle Unterstützung für den Arbeitsweg für bestimmte Zielgruppen nötig sein. Diesem Aspekt kann durch eine Erhöhung der Werbekostenpauschale Rechnung getragen werden. Die zugrundeliegende Annahme besagt, dass gutverdienende Menschen die Werbekostenpauschale mit anderen Ausgaben voll beanspruchen und deshalb darüber hinaus die Entfernungskostenpauschale nutzen, wohingegen gering Verdienende keine weiteren Kosten ansetzen können, und deshalb die Entfernungspauschale nicht erhalten.

Bei einer Erhöhung der Werbekostenpauschale um 800 EUR, wären alle darüber hinaus gehenden Kosten (die nur bei Gutverdienenden anfallen) abgegolten.

---

<sup>1</sup> Im Jahr 2016, Quelle: Destatis

<sup>2</sup> <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2008/bvg08-103.html>

Alternativ könnte man über spezifische Zuwendungen, wie z.B. ein einkommens-unabhängiges Mobilitätsgeld, das nicht vom persönlichen Steuersatz abhängt, nachdenken. Bei einer exemplarischen Höhe von 0,10 EUR/km würden einkommensarme Haushalte entlastet werden, einkommensstarke Haushalte jedoch würden durch die gedeckelte Pauschale einen Anreiz für kürzere Wege erhalten. Ein weiteres Beispiel für eine Lenkungswirkung ließe sich durch eine verkehrsmittelabhängige Ausgestaltung erzielen. Diese Vorschläge sind aber nicht Teil des Gesetzesvorschlags von German Zero.

## Was nutzt es?

Ziel der Maßnahme, die Entfernungspauschale zu streichen ist es:

- Abbau einer klimaschädlichen Subvention
- Einsparung von ca. 5 Mrd. EUR (2019), die in einen besseren Personennahverkehr investiert werden können<sup>3</sup>.
- Herstellung von sozialer Ausgewogenheit, so dass Menschen mit niedrigem Einkommen von einer möglichen Unterstützung tatsächlich profitieren, Menschen mit höherem Einkommen aber nicht.

## Gegenargumente

### „Soziale Aspekte: Gering Verdienende benötigen Unterstützung für Pendelwege.“

- Höhere (Mindest-)Löhne können Aufwendungen für Mobilität besser bedienen
- Es gibt eine Korrelation zwischen Höhe des Verdienstes und Länge des Fahrtweges. Spitzenverdiener legen längere Wege zurück – gering Verdienende fahren weitaus seltener und kürzere Strecken.
- Durch den persönlichen Steuersatz werden besser Verdienende mehr entlastet als niedrig Verdienende

### „Hohe Mieten in den Ballungsräumen treiben die Menschen aufs Land.“

- Diese persönliche Entscheidung, für geringere Mieten auf dem Land zu leben, wird bewusst getroffen. Es ist offensichtlich, dass höhere Fahrtkosten die logische Konsequenz dieser Entscheidung sind. Dies soll nicht von der Allgemeinheit subventioniert werden.

---

<sup>3</sup> <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/pendlerpauschale-erhoehung-um-einen-cent-kostet-den-staat-230-millionen-euro-a-5fd3c632-9ccd-46a4-9a4b-80489691f69e>

### „Die Benzinkosten sind stark gestiegen.“

- Inflations- und Kaufkraftbereinigt sind die Preise für Kraftstoff nicht gestiegen<sup>4</sup>, die Preise für ÖPNV hingegen schon. Falls eine Unterstützung der Fahrtkosten stattfinden soll, dann muss in heutigen Zeiten die Klimakomponente berücksichtigt werden.

### „Es werden doch alle Verkehrsträger subventioniert.“

- Ja, aber 67% aller Pendler benutzen den PKW.
- Nur beim Verkehrsträger PKW sind Kosten auch über 4.500 EUR abzugsfähig
- Man könnte auch differenzieren, welche Fahrtkosten man wie stark fördert (ÖPNV und Schienenverkehr).

### „Eine Unterstützung der Menschen für ihren Arbeitsweg ist nötig.“

- Diese Sichtweise ist im internationalen Vergleich ein Sonderweg, insbesondere die Erstattung von Fahrtkosten für den PKW wird beinahe nirgends praktiziert. Falls steuerliche Abzugsfähigkeit gegeben ist, werden ökologische oder soziale Kriterien angewendet.
  - **Österreich:** „große“ und „kleine“ Pendlerpauschale: Wer statt mit dem Auto auch mit dem Nahverkehr sein Ziel mit vergleichbarem Zeitaufwand erreicht, bekommt weniger. Wer tatsächlich keine Alternative hat, wird stärker unterstützt.<sup>5</sup>
  - **Polen:** Anrechenbarkeit von 589 EUR pro Jahr – höhere Kosten nur für öffentliche Verkehrsmittel
  - **England:** Fahrt zur Arbeit ist Privatsache, Arbeitgebende können Tickets für ÖPNV steuerfrei erstatten
  - **Niederlande:** Fahrtkostenabzug von Steuer nur für Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

---

<sup>4</sup> Agora Verkehrswende: Die Schwachstellen der Pendlerpauschale, S. 6

<sup>5</sup> <https://www.wko.at/service/steuern/Pendlerpauschale-und-Pendlereuro.html>

## Kontakt:

[klimapolitik@germanzero.de](mailto:klimapolitik@germanzero.de)

## Downloads:

<https://www.germanzero.de/downloads#gesetzspaket>

