

Teilabsetzbarkeit der Wegekosten, aber wovon?

Dieser Schnelldienst widmet sich unter anderem der Frage, ob die Wegekosten für Fahrten zur Arbeitsstätte steuerlich absetzbar sind. Interessanterweise kommen alle Beiträge zu einem ähnlichen Schluss: Privat veranlasste Fahrten sollten nicht steuerlich absetzbar sein, beruflich veranlasste wohl. Die Frage ist nur, wo die Grenze zwischen beiden liegt.

Theoretisch ist die Unterscheidung klar. Wenn jemand an einem bestimmten Platz wohnt und sich zwischen verschiedenen Arbeitsstätten entscheidet, die in unterschiedlicher Entfernung liegen, dann ist die Fahrt beruflich veranlasst. Also sollten die tatsächlichen Fahrtkosten absetzbar sein. Ist der Arbeitsplatz gegeben und entscheidet sich der Arbeitnehmer zwischen einem nahe und entfernt gelegenen Wohnort, dann ist die Fahrt privat veranlasst, und Wegekosten dürfen nicht absetzbar sein. Der Grund für diese Aussagen hat wenig mit Gerechtigkeitserwägungen, aber viel mit allokativer Effizienz zu tun. Vom Grundsatz her sollen nämlich steuerliche Bemessungsgrundlagen so definiert werden, dass Verhaltenseffekte durch die Besteuerung vermieden werden. Die ökonomischen Entscheidungen sollen in einer Welt mit Steuern die gleichen bleiben, wie diejenigen, die ohne Steuern getroffen worden wären. Genau dieses Prinzip führt zu der Unterscheidung zwischen der beruflichen und der privaten Veranlassung.

Das Problem ist nun aber leider, dass sich die theoretische Unterscheidung der beiden Fälle in der Praxis nicht durchhalten lässt. Das Finanzamt kann nicht prüfen, welche Entscheidungssituation vorliegt. Die meisten Autoren folgern deshalb, dass eine Teilabsetzbarkeit der Wegekosten von der Steuer geboten ist.

Allein Wolfram Richter kommt hier zu einer etwas anderen Einschätzung, weil er argumentiert, im Fall der beruflichen Veranlassung müsse man davon ausgehen, dass der Arbeitgeber die Fahrt von der Wohnung zur Arbeitsstätte entlohnt, was aber in der Praxis nicht der Fall sei. Das war das einzige Argument, das ich nicht nachvollziehen konnte. Die höhere Entlohnung für weiter entfernte Arbeitsstätten ergibt sich nämlich endogen insofern, als derjenige, der einen weit entfernten einem näher gelegenen Arbeitsplatz vorzieht, dies in der Regel deshalb tut, weil er dabei mehr verdient. In der Nähe des Wohnortes ist die Auswahl an Arbeitsplätzen begrenzt. Die Wahrscheinlichkeit, gerade dort einen gut dotierten Arbeitsplatz zu finden, ist gering. In der Regel wird man im weiteren Umkreis suchen müssen. Je weiter man bereit ist zu fahren, desto höher ist der Lohn, den man findet. Genau dieses Phänomen ist der Grund dafür, dass man von beruflich veranlassten Wegekosten spricht und dass im Falle einer solchen Veranlassung Absetzbarkeit geboten ist. Insofern spricht dann wohl doch alles für die Mehrheitsmeinung der Autoren, dass eine Teilabsetzbarkeit der Fahrtkosten zur Arbeitstätte vorgesehen werden sollte.

Unterbelichtet fand ich in diesem Zusammenhang freilich die Frage, von welcher Bemessungsgrundlage die Wegekosten teilweise absetzbar gemacht werden sollten. Ökonomisch ist die Wertschöpfung der Arbeit oder das so genannte Wertgrenzprodukt die richtige Bemessungsgrundlage. Alle von den Autoren benutzten Modelle unterstellen dies implizit, wenngleich sie es nicht problematisieren. Die Wertschöpfung der Arbeit ist das Bruttoeinkommen zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung und der Mehrwertsteuer. Ein Mehr an beruflich veranlassten Wegekosten sollte deshalb zu einer Sen-



Prof. Dr. Dr. h.c. Hans-Werner Sinn
Präsident des ifo Instituts

kung der Mehrwertsteuer, der Arbeitgeberbeiträge, der Arbeitnehmerbeiträge und der persönlichen Einkommensteuer führen.

Im heutigen Steuerrecht sind Fahrtkosten nur vom Bruttoeinkommen absetzbar, und dabei werden noch nicht einmal die Arbeitnehmerbeiträge zur Sozialversicherung geschmälert. Es liegt also in der Praxis bereits die Teilabsetzbarkeit vor, die aus den Argumenten der Autoren folgt. Ein Reformbedarf ergibt sich insofern nicht.

Es kann natürlich sein, dass die Teilabsetzbarkeit noch geringer ausfallen sollte, als es heute ohnehin schon der Fall ist, aber ohne genauere empirische Erhebungen über den Anteil der privat und beruflich verursachten Fahrten zur Arbeitsstätte lässt sich dazu leider wenig sagen. Mein persönlicher Schluss aus der Debatte dieses Schnelldienstheftes ist deshalb, dass Forderungen nach einer weiteren Absenkung der Entfernungspauschale, wie sie von manchen Politikern erhoben werden, aus ökonomischer Sicht nicht begründet sind.