

Kapitel 3

Die Entfernungspauschale: Beibehalten oder abschaffen?

In Wissenschaft und Politik ist man sich weitgehend einig, dass die Bemessungsgrundlage der Einkommensteuer verbreitert werden sollte um die Steuersätze senken zu können. Das Problem ist jedoch, dass die konkreten Maßnahmen zur Verbreiterung der Bemessungsgrundlage heftig umstritten sind.

Grundsätzlich werden von der Bemessungsgrundlage Werbungskosten, also Aufwendungen, welche durch die Erwerbstätigkeit veranlasst werden, abgezogen. Das Einkommensteuerrecht folgt hier dem sog. *Nettoprinzip*, nach dem lediglich diejenigen Einnahmen besteuert werden dürfen, die nicht zur Deckung von Kosten der Einnahmeerzielung benötigt werden. Das Problem ist jedoch, dass nicht immer eindeutig abgegrenzt werden kann, ob bestimmte Aufwendungen für die Erzielung von Einnahmen benötigt werden.

Besonders offensichtlich wird dieses Problem bei der Diskussion um die Abschaffung oder Beibehaltung der sog. Entfernungspauschale. Diese bezeichnet die Abzugsfähigkeit der Kosten von Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Bereits Mitte der 90er Jahre hatte zunächst die sog. „Bareis-Kommission“ und etwas später die Petersberger Steuervorschläge für eine radikale Reduzierung der Entfernungspauschale von damals 0,7 DM je Entfernungskilometer plädiert. Diese Forderungen konnten damals jedoch nicht durchgesetzt werden. Deshalb kamen sie im Jahre 2003 wieder auf den Tisch, als Finanzminister Eichel mittels einer drastischen Absenkung der Entfernungspauschale rund vier Mrd. € zusätzliches Steueraufkommen erzielen wollte. Auch diese jüngste Initiative scheiterte erneut im Bundesrat, es kam deshalb nur zu einer geringfügigen Reduktion von 0,36 auf 0,30 € für die ersten zehn km und von 0,40 auf 0,30 € für jeden weiteren km. Aufgrund der weiterhin sehr angespannten Haushaltslage ist die Diskussion aber seither nicht wieder verstummt.

Interessant ist, dass bei der Entfernungspauschale die Grenzlinie zwischen Befürwortern und Gegnern quer durch die wissenschaftlichen Disziplinen verläuft. Dies zeigen die folgenden aktuellen Zitate von zwei sehr prominenten Finanzwissenschaftlern:

...In der Marktwirtschaft ist das Kriterium für die richtige Verhaltensweise der Menschen in aller Regel zunächst die Situation ohne staatlichen Einfluss, also ohne die Einkommensteuer. Die Einkommensteuer ist neutral und verzerrungsfrei, wenn ihre Erhebung die ökonomischen Wahlentscheidungen der Menschen nicht verändert.

Ein Beispiel möge den Sachverhalt erläutern. Gesetzt den Fall, einem Arbeitnehmer wird ein entfernter Arbeitsplatz angeboten, bei dem er vor Steuern im Jahr 5.000 Euro mehr an Werten erzeugt und auch verdient, jedoch 4.000 Euro an zusätzlichen Wegekosten hat. Dann würde er den Arbeitsplatz annehmen, wenn es keine Steuern gäbe. Und in der Tat sollte er ihn annehmen, weil durch seine Entscheidung im Vergleich zum Verharren auf dem alten Arbeitsplatz ein verteilter Überschuss von 1.000 Euro entsteht.

Ein effizientes Steuersystem, das die Entscheidung nicht verändert, erlaubt den Abzug der tatsächlichen Wegekosten. Es definiert das zusätzliche steuerpflichtige Einkommen als 5.000 Euro Lohn minus 4.000 Euro Wegekosten, also als 1.000 Euro. Wenn von diesen 1.000 Euro ein gewisser Teil, sagen wir die Hälfte, weggesteuert wird, wird der private Vorteil aus dem Arbeitsplatzwechsel zwar kleiner, aber er bleibt als solcher erhalten. Deshalb findet der Arbeitsplatzwechsel nach wie vor statt. Der gesellschaftliche Überschuss in Form von 1.000 Euro, der durch den Arbeitsplatzwechsel entsteht, geht in diesem Beispiel zur Hälfte an den Staat und zur Hälfte an den Arbeitnehmer.

Ein System, das den Abzug der Kosten nicht erlaubt, würde das private Verhalten im Vergleich zur Referenzsituation ohne Steuern jedoch ändern und ist deshalb ineffizient. Der Nettolohnzuwachs betrüge in einem solchen System noch 2.500 Euro, und nach Abzug der Brutto-Wegekosten von 4.000 Euro entstünde ein privater Verlust von 1.500 Euro, obwohl nach wie vor ein sozialer Gewinn für den Arbeitnehmer und den Staat in Höhe von 1.000 Euro winkt. Der Arbeitnehmer würde sich nun hüten, die Stelle zu wechseln, und ein möglicher Gewinn von 1.000 Euro für alle Beteiligten würde nicht realisiert.

Auszug aus: H.-W. Sinn: Hände weg von der Entfernungs-Pauschale!
Süddeutsche Zeitung, Nr. 221, 25.09.03.

... Auf die steuerliche Behandlung von Pendlerkosten angewandt ist zu klären, ob ihre Abzugsfähigkeit den Wohlstand mehrt oder doch eher mindert.

Wohlstand resultiert, wenn die Nutzen von Handlungen die Kosten übersteigt. ... Die Pendler sind die Einzigen, denen ihr Tun nutzt. Da der Nutzen der Arbeitgeber in der Regel zweifelhaft ist, kann der Nutzen der Pendler aber nur aus dem privaten Bereich resultieren. Familiäre Bindungen und der Wunsch möglichst günstig zu wohnen erzeugen nachvollziehbar privaten Nutzen. Kosten entstehen durch Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Verkehrsmitteln und durch Zeitverlust.

Die konkrete Bewertung des durch Pendeln verursachten Zeitverlustes ist für die politisch gebotenen Schlussfolgerungen zentral. Ökonomen gehen davon aus, dass die Menschen ihre Zeit mit dem Lohn bewerten, den sie durch Arbeit erzielen können. Das bedeutet aber, dass die Pendler die volkswirtschaftlichen Kosten der beim Pendeln verlorenen Zeit systematisch unterschätzen. Sie rechnen nur mit dem Lohn nach Steuer, müssten aber den Bruttolohn veranschlagen.

Anders gewendet, die Pendler internalisieren nicht alle Kosten, die das Pendeln volkswirtschaftlich verursacht, und das selbst dann nicht, wenn sie die direkten Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Verkehrsmitteln steuerlich nicht absetzen dürfen. Weniger Pendeln und mehr Arbeiten würde langfristig den Wohlstand mehren, und der Gewinn würde sich in einem steigenden Aufkommen der Einkommensteuer niederschlagen.

Im Ergebnis schafft die Abschaffung der Entfernungspauschale damit Spielraum für eine kleine, aber nicht zu vernachlässigende Senkung der Steuersätze.

Auszug aus: W. Richter: Streicht die Entfernungspauschale
Financial Times Deutschland, 5.5.2004.

In den beiden Zitaten werden bereits die zentralen Argumente beider Seiten genannt. Umstritten ist, ob die Fahrten zum Arbeitsplatz wirklich beruflich oder aufgrund von privaten Überlegungen (z.B. Haus auf dem Land) veranlasst sind. Wichtig ist auch, dass es bei der Beurteilung der Fragestellung im Wesentlichen um *Effizienzargumente* geht. Denn im Mittelpunkt stehen die individuellen wirtschaftlichen Entscheidungen, welche durch die Entfernungspauschale beeinflusst werden.

In der Diskussion um die Entfernungspauschale spielen aber auch deren Verteilungswirkungen eine Rolle. So wird argumentiert, dass vor allem die Bezieher höherer Einkommen von der Pauschale profitieren, vgl. Wrede (2004). Erstens steigt aufgrund der Steuerprogression die steuerliche Entlastung mit steigendem Einkommen, was gegen den Grundsatz der Gleichmäßigkeit verstößt. Zweitens wohnen Bezieher höherer Einkommen weniger im Stadtzentrum, sondern eher im Stadtumland und pendeln damit weiter zu ihrem Arbeitsplatz. Gegen das erste Argument ist einzuwenden, dass die höhere Entlastung bei hohem Einkommen einfach aus dem Leistungsfähigkeitsprinzip resultiert¹. Das zweite Argument ist zunächst empirisch umstritten. Aber selbst wenn die Entfernungspauschale eher von Arm zu Reich umverteilen würde, muss deshalb nicht zwingend aus Verteilungsgesichtspunkten eine niedrigere Pauschale gefordert werden. Erst müsste geklärt werden, ob Umverteilung überhaupt erwünscht ist und mit welchen Instrumenten sie stattfinden sollte.

Ähnlich kann man auch gegen die umweltpolitisch motivierten Kritik an der Entfernungspauschale argumentieren. Es ist durchaus richtig, dass mit Pendeln auch die Umweltverschmutzung gefördert wird. Aber mit der Einkommensteuer sollte nicht Umweltpolitik gemacht werden, dafür wirkt z.B. eine Ökosteuern wesentlich zielgenauer.

Schließlich werden auch regionalpolitische Argumente bei der Diskussion pro und contra Entfernungspauschale ins Feld geführt. Einerseits wird beklagt, dass Pendeln zu einer Zersiedlung der Landschaft führt und hohe Infrastrukturkosten verursacht. Gleichzeitig will man aber auch mit der Pauschale verhindern, dass die ländlichen Räume noch mehr entvölkert werden und sich die Bevölkerung noch mehr in den Ballungsräumen konzentriert.

Die verteilungs-, umwelt- und regionalpolitischen Aspekte der Diskussion führen also nicht sehr weit. Deshalb untersuchen die beiden folgenden Abschnitte die Entfernungspauschale

¹Vgl. dazu auch die Diskussion zum Ehegattensplitting.

unter Effizienzgesichtspunkten. Nach der Darstellung der aktuellen Regelung wird zunächst ein einfaches Entscheidungskalkül präsentiert. Im zweiten Abschnitt wird dann die Entfernungspauschale aus der Perspektive der Optimalsteuertheorie analysiert.

3.1 Aktuelle Regelungen und deren allokativen Wirkungen

Nach §9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 EStG sind Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte in pauschalierter Form als Werbungskosten von der Steuerbemessungsgrundlage abzugsfähig. Seit 1. Januar 2004 dürfen für jeden vollen Kilometer 0,3 € angesetzt werden, höchstens jedoch 4500 € im Kalenderjahr. Der Höchstbetrag gilt nicht, wenn die Fahrt zum Arbeitsplatz mit dem PkW erfolgt.

Zur Beurteilung der Abzugsfähigkeit der Fahrtkosten muss aber auch die steuerliche Behandlung der Alternativen betrachtet werden. Bei einem beruflich veranlassten Umzug werden die Umzugskosten als Werbungskosten anerkannt. Außerdem ist zu beachten, dass bei einer Beibehaltung der ersten Wohnung (z.B. bei Ehepartnern) die Mehraufwendungen für die doppelte Haushaltsführung grundsätzlich (und inzwischen wieder ohne zeitliche Begrenzung) von der Bemessungsgrundlage abzugsfähig sind.

Für die Analyse der allokativen Wirkungen orientieren wir uns zunächst an Richter und Theile (1998). Dort wird ein repräsentativer Arbeitnehmer betrachtet, der ein doppeltes Entscheidungsproblem zu lösen hat. Einerseits überlegt er, ob er das Angebot eines neuen Arbeitsplatzes an einem anderen Ort annehmen soll. Bei einem Arbeitsplatzwechsel muss er anschließend überlegen, ob er pendeln oder umziehen soll. Wir betrachten zunächst sein Entscheidungsproblem in der Situation ohne Steuern. Sein Nutzen aus dem Arbeitsplatzwechsel besteht zunächst im Lohnzuwachs $\Delta L > 0$, den er durch den Wechsel erzielt. Seine zusätzlichen Kosten sind entweder einmalige Umzugskosten UK oder tägliche Pendelkosten PK , wobei letztere bereits als Barwert aller künftigen Ausgaben ausgedrückt sind. Wichtig ist, dass z.B. die gestiegenen Kosten der Lebenshaltung (z.B. Eigenheim, Miete, allg. Preisniveau) *nicht* als Kosten zu berücksichtigen sind. Solche Kosten spiegeln lediglich Standortvorteile wider, denen andere Nutzengewinne (z.B. höherer Freizeitwert) gegenüberstehen, vgl. Richter und Theile (1998, 354).

Der Arbeitnehmer wird sich zunächst überlegen, ob er im Falle eines Arbeitsplatzwechsels pendeln oder umziehen sollte. Er wählt natürlich die kostengünstigere Variante, d.h. er pendelt bei $UK > PK$ und zieht um bei $UK < PK$. Als nächstes vergleicht er das Lohndifferential mit seinen zusätzlichen Kosten. Er wird folglich wechseln, sobald

$$\Delta L > \min\{UK, PK\},$$

d.h. der Lohnzuwachs muss größer sein als die Mobilitätskosten. Dies ist auch volkswirtschaftlich effizient, denn es wird die billigste Kostenvariante gewählt und die relevanten Kosten für die Entscheidung zum Arbeitsplatzwechsel zugrundegelegt.

Nun werden Einkommensteuern in das Modell eingeführt. Zur Vereinfachung wird eine proportionale Steuer mit dem Satz τ unterstellt. Dadurch wird zunächst bei den Erträgen das Lohndifferential nach Steuern entscheidungsrelevant. Unterstellen wir, dass gegenwärtig sowohl Umzugskosten als auch Pendelkosten abzugsfähig sind, dann muss bei einem Arbeitsplatzwechsel gelten

$$(1 - \tau)\Delta L > \min\{(1 - \tau)UK, (1 - \tau)PK\}.$$

Man erkennt sofort, dass in diesem Falle das Steuersystem weder die Mobilitätsentscheidung noch die die Entscheidung für oder gegen den Arbeitsplatzwechsel beeinflusst. Man erkennt aber auch sofort, dass die Abschaffung der Abzugsfähigkeit die Entscheidungsneutralität beseitigen würde. Sofern man die Abzugsfähigkeit von Umzugs- und Pendelkosten streicht, wird die Arbeitsplatzentscheidung verzerrt. Denn nun würde man den Arbeitsplatz nur noch wechseln wenn die Nettolohndifferenz die Bruttomobilitätskosten übersteigt:

$$(1 - \tau)\Delta L > \min\{UK, PK\}.$$

Es kann nun eine Situation eintreten, in der es zwar volkswirtschaftlich effizient wäre zu wechseln (also $\Delta L > \min\{UK, PK\}$), es aber wegen $(1 - \tau)\Delta L < \min\{UK, PK\}$ nicht zu einem Wechsel kommt. Die Abschaffung der Abzugsfähigkeit von Mobilitätskosten verhindert deshalb eine effiziente Ressourcenallokation, vgl. das obige Zitat von H.-W. Sinn. Das gleiche gilt natürlich auch, wenn zwar Umzugskosten abzugsfähig bleiben, die Pendelkosten jedoch gestrichen werden. In diesem Fall kann es sein, dass bei $(1 - \tau)UK > PK$ die Entscheidung des Arbeitsplatzwechsels verzerrt wird (falls $(1 - \tau)\Delta L < PK$ und $\Delta L > PK$). Es kann aber auch sein, dass der Haushalt umzieht, obwohl dies volkswirtschaftlich nicht wünschenswert ist (falls $(1 - \tau)UK < PK$ und $UK > PK$).

Wie kommen jetzt aber andere Ökonomen dazu, eine Abschaffung der Entfernungspauschale aus Effizienzgründen zu fordern? Ausgangspunkt ist hier die Überlegung, dass neben den Umzugskosten und den betriebliche bedingten reinen Pendelkosten bei einem Umzug auch noch private Mobilitätskosten PMK auftreten, welche nicht steuerlich berücksichtigt werden. Damit könnten z.B. die Kosten gemeint sein, die auftreten, wenn man nach dem Umzug am Wochenende zu Familie bzw. Freunden fährt. Man könnte damit aber auch die psychischen Kosten infolge des Aufbaus eines neuen Freundeskreises oder des Verlust einer sauberen Umwelt bezeichnen. Richter und Theile (1998) beschreiben deshalb die aktuelle Rechtssituation durch das folgende Entscheidungsproblem

$$(1 - \tau)\Delta L > \min\{(1 - \tau)UK + PMK, (1 - \tau)PK\}.$$

Der Arbeitnehmer wird also nun nur noch dann umziehen, wenn $(1 - \tau)PK > (1 - \tau)UK + PMK$ gilt. Entscheidungsneutralität der Steuer wäre dann gewährleistet, wenn auch die privaten Mobilitätskosten steuerlich ansetzbar wären. Gerade die fehlende Abzugsfähigkeit privater Mobilitätskosten verzerrt die Entscheidung des Arbeitnehmers. Zu beachten ist, dass die Entscheidungsneutralität nur in ganz speziellen Situationen verzerrt wird. Sofern $PK < UK + PMK$ gilt, wird der Haushalt sowieso nicht umziehen. Sofern keine starke Heimatbindung ($PMK \approx 0$) vorliegt, wird die Entscheidung des Haushalts ebenfalls nicht tangiert. Die Verzerrung tritt dann auf, wenn es volkswirtschaftlich günstiger wäre umzuziehen (also $PK > UK + PMK$), aus steuerlichen Überlegungen dies jedoch unterlassen wird (weil also $(1 - \tau)PK < (1 - \tau)UK + PMK$).

Natürlich könnte man Entscheidungsneutralität dadurch herstellen, dass auch die privaten Mobilitätskosten für steuerlich abzugsfähig erklärt werden. Abgesehen von der problematischen Abgrenzung von PMK und sonstigen privaten Fahrtkosten hat dies vor allem den Nachteil, dass damit die Bemessungsgrundlage noch weiter verkleinert würde. Richter und Theile (1998) schlagen daher vor, grundsätzlich Mobilitätskosten in Höhe von $\min\{UK + PMK, PK\}$ als abzugsfähig zu erklären. Die privaten Mobilitätskosten

könnten pauschaliert ermittelt werden, indem z.B. je nach Entfernung zwei, vier oder acht Jahre lang ein wöchentlicher Heimatbesuch unterstellt wird. Nach dem Arbeitsplatzwechsel ergeben sich damit zwei mögliche Ermittlungsmethoden:

1. Bei Umzug werden die tatsächlichen Umzugskosten UK sowie die fiktiv errechneten privaten Mobilitätskosten PMK von der Bemessungsgrundlage abgezogen. Der Abzug wird allerdings begrenzt durch fiktiv berechnete Pendelkosten, welche bei Beibehaltung der Wohnung entstehen würden.
2. Wenn der Steuerpflichtige pendelt kann er seine Pendelkosten PK von der Bemessungsgrundlage abziehen. Allerdings wird der Abzug begrenzt durch fiktiv ermittelte Umzugs- und private Mobilitätskosten.

Im ersten Fall könnte man Mitnahmeeffekte vermeiden, wenn es grundsätzlich für den Betroffenen günstiger wäre zu pendeln, er aber aus privaten Gründen den Umzug vorzieht. Im zweiten Fall wird die bisherige Abzugsfähigkeit von Pendelkosten nach oben begrenzt und die bisher bestehende steuerliche Verzerrung beseitigt. Wenn sich der Umzug vor Steuern lohnt, wird er nun auch durchgeführt. Insgesamt erwarten die Autoren von dieser Begrenzung der Abzugsfähigkeit ein höheres Steueraufkommen, trotz Anerkennung von privaten Mobilitätskosten.

3.2 Entfernungspauschale und Optimalsteuertheorie

Vor allem auf der theoretischen Ebene hat sich gerade in jüngster Zeit Diskussion um die Entfernungspauschale beträchtlich ausgeweitet. Die methodische Grundlage ist hier die in den vergangenen Kapiteln entwickelte Optimalsteuertheorie. Im Folgenden orientieren wir uns an Richter (2004), der sich ganz grundsätzlich mit dem Problem auseinandersetzt, welche Abzüge von der Bemessungsgrundlage man zulassen sollte und welche nicht.

Der pendelnde Arbeitnehmer muss seine Zeitallokation optimal wählen. Zur Vereinfachung wird unterstellt, dass die Pendeldistanz D in derselben Zeiteinheit gemessen werden kann wie das Arbeitsangebot L . Die Summe $D+L$ kann damit nicht als Freizeit konsumiert werden und verursacht Arbeitsleid $V(D+L)$ mit $V', V'' > 0$. Durch das Pendeln fallen aber auch proportionale Transportkosten in Höhe von cD an². Der für den Arbeitnehmer entstehende Nutzen $H(D)$ aus dem Pendeln ist privat und besteht bspw. aus den geringeren Wohnkosten oder den familiären Bindungen. Man kann sich vorstellen, dass die Wohnkostensparnis zunimmt, je weiter man aufs Land zieht, allerdings wird die zusätzliche Ersparnis immer geringer, d.h. $H' > 0, H'' < 0$. Der Arbeitnehmer verdient den Bruttolohn w und kann einen Anteil a seiner Pendelkosten von der Bemessungsgrundlage der Einkommensteuer abziehen. Sein Optimierungsproblem lautet dann

$$(3.1) \quad \max_{L,D} (1-\tau)wL + H(D) - (1-a\tau)cD - V(L+D)$$

als Optimalitätsbedingungen erhalten wir daraus

$$(3.2) \quad (1-\tau)w = V' = H' - (1-a\tau)c.$$

²Von Umweltbelastungen wird zur Vereinfachung abgesehen.

Der Haushalt wird also sein Arbeitsangebot soweit ausdehnen, bis sein Nettolohn dem Grenzleid entspricht. Ebenso wird er eine optimale Pendeldistanz wählen, bei der sein Nettogrenznutzen aus dem Pendeln mit seinem Grenzleid übereinstimmt.

Die Unternehmen maximieren den Gewinn, so dass gilt:

$$(3.3) \quad \max_L \quad \Pi = F(L) - wL \quad \Longrightarrow \quad F_L = w$$

Der Staat muss schließlich mit der Lohnsteuer ein vorgegebenes Steueraufkommen

$$(3.4) \quad \bar{T} = \tau(wL - acD)$$

realisieren.

Um zu entscheiden, welches a aus Effizienzgründen gewählt werden sollte, betrachten wir wieder das Entscheidungsproblem des Planers. Dieser maximiert den sozialen Überschuss $F(L) + H(D) - cD - V(C + D)$ unter Berücksichtigung der individuellen Verhaltensreaktionen (3.2) und (3.3) und der staatlichen Budgetbeschränkung (3.4). Als Lagrangefunktion erhalten wir damit

$$\begin{aligned} \max_{L, D, \tau, a} \quad \mathcal{L} = & F(L) + H(D) - cD - V(L + D) \\ & + \lambda[(1 - \tau)F_L - V'] + \sigma[H' - (1 - a\tau)c - V'] + \gamma[\tau(F_L L - acD) - \bar{T}] \end{aligned}$$

Daraus erhalten wir:

$$(3.5) \quad \frac{\partial \mathcal{L}}{\partial L} = F_L - V' + \lambda[(1 - \tau)F_{LL} - V''] - \sigma V'' + \gamma\tau(F_{LL}L + F_L) = 0$$

$$(3.6) \quad \frac{\partial \mathcal{L}}{\partial D} = H' - c - V' - \lambda V'' + \sigma[H'' - V''] - \gamma\tau ac = 0$$

$$(3.7) \quad \frac{\partial \mathcal{L}}{\partial \tau} = -\lambda F_L + \sigma ac + \gamma(F_L L - acD) = 0$$

$$(3.8) \quad \frac{\partial \mathcal{L}}{\partial a} = \sigma\tau c - \gamma\tau cD = 0$$

Aus (3.8) ergibt sich $\sigma = \gamma D$. Substituiert man diesen Zusammenhang in (3.7) erhält man $\lambda = \gamma L$. Substituiert man beides in (3.5) so resultiert daraus zunächst

$$F_L - V' + \gamma[(1 - \tau)F_{LL}L - V''L] - \gamma V''D + \gamma\tau(F_{LL}L + F_L) = 0$$

Unter Berücksichtigung von $\tau F_L = F_L - V'$ ergibt sich daraus nach Umformung:

$$(1 + \gamma)(F_L - V') = \gamma[V''(L + D) - F_{LL}L] \quad \text{bzw.} \quad \frac{\gamma}{1 + \gamma} = \frac{F_L - V'}{V''(L + D) - F_{LL}L} > 0.$$

Das Ersetzen der Lagrangemultiplikatoren σ und λ in (3.6) ergibt zunächst

$$H' - c - V' - \gamma V''L + \gamma[H''D - V''D] - \gamma\tau ac = 0$$

Unter Berücksichtigung von $-\tau ac = H' - c - V'$ ergibt sich daraus nach Umformung:

$$(1 + \gamma)(H' - c - V') = \gamma[V''(L + D) - H''D] \quad \text{bzw.} \quad \tau ac = -\frac{\gamma}{1 + \gamma}[V''(L + D) - H''D].$$

Weil der Klammerausdruck ebenso wie der Bruch eindeutig positiv ist, muss bei $\tau > 0$ im Optimum eindeutig $a < 0$ sein (klar?). Der Staat sollte also sogar eine Sondersteuer auf privat veranlassetes Pendeln erheben! Wichtig ist, dass diese Steuer alleine durch Effizienzargumente und eben nicht durch Umwelt-, Stau- oder eben Kosten der Landschaftszersiedlung begründet wird. Die Begründung lautet, dass es nicht effizient ist, die Zeit alleine dann zu besteuern, wenn sie der Erzielung von Arbeitseinkommen dient, nicht aber, wenn sie für privates Pendeln verwendet wird. Der Grund ist, dass man durch eine Besteuerung des privaten Pendelns (also bei $a < 0$) die Steuer auf das Lohneinkommen senken kann und damit die Gesamtwohlfahrt steigt.

Die Modellbetrachtung hat den zentralen Vorteil, dass nun klarer wird, wie man beruflich und privat veranlassetes Pendeln künftig trennen könnte. Beruflich veranlassetes Pendeln liegt dann vor, wenn man der Arbeitgeber ein Interesse daran hat und folglich auch bereit wäre, die Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zu entlohnen. In der Regel wird das nicht der Fall sein, dann ist Pendeln privat veranlasst und sollte nicht abzugsfähig sein. Dieselbe Überlegung lässt sich auch auf andere Werbungskosten übertragen. Grundsätzlich sollte man nur solche Werbungskosten als abzugsfähig anerkennen, für die der Arbeitgeber auch grundsätzlich bereit wäre diese zu entlohnen. Bei Fortbildungskosten kann letzteres wohl bejaht werden. Ein Arbeitszimmer für Professoren würde man nach dieser Überlegung künftig (leider) steuerlich nicht mehr anerkennen.

Literatur:

- Richter, W.F. und C. Theile (1998): Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte: Ein Vorschlag zur Verwirklichung einkommensteuerlicher Entscheidungsneutralität, *Steuer und Wirtschaft*, Heft 4, 351-357.
- Richter, W.F. (2004): Efficiency effects of tax deductions for work-related expenses, CESifo Working Paper No. 1311, München.
- Wrede, M. (2004): Kürzung der Entfernungspauschale sinnvoll! ifo Schnelldienst 5/2004, S.12-14.