

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Marion Caspers-Merk, Hermann Bachmaier, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck (Uetersen), Dr. Ulrich Böhme (Unna), Arne Börnsen (Ritterhude), Ursula Burchardt, Peter Conradi, Dr. Marliese Dobberthien, Eike Ebert, Ludwig Eich, Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Michael Habermann, Manfred Hampel, Dr. Liesel Hartenstein, Gunter Huonker, Lothar Ibrügger, Renate Jäger, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Walter Kolbow, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Detlev von Larcher, Robert Leidinger, Klaus Lennartz, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Dr. Franz-Josef Mertens (Bottrop), Albrecht Müller (Pleisweiler), Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Joachim Poß, Manfred Reimann, Otto Reschke, Dieter Schanz, Siegfried Scheffler, Otto Schily, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Karl-Heinz Schröter, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Dr. Peter Struck, Margitta Terborg, Günther Tietjen, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Gunter Weißgerber, Lydia Westrich, Dr. Axel Wernitz, Dr. Norbert Wieczorek, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Förderung der Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs im Berufsverkehr („Job-Ticket“-Gesetz)

A. Problem

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die vom Berufspendelverkehr verursachten Schadstoffemissionen zu vermindern. Arbeitnehmer sollen verstärkt zur Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) veranlaßt werden. Die Verlagerung des Individualverkehrs von der Straße auf den öffentlichen Personenverkehr trägt wesentlich zur Senkung der Umweltbelastungen und des Energieverbrauchs bei. Daher kommt dem ÖPNV besonders in den Verdichtungsräumen und Städten bei immer knapper werdendem Verkehrsraum eine besondere Bedeutung zu.

Die erheblichen Anstrengungen der öffentlichen Hand zur Ausgestaltung attraktiver Verkehrsangebote (z. B. Bildung von flächendeckenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaften bzw. -verbünden)

können nur erfolgreich sein, wenn auch auf seiten der Verkehrsnutzer die Bereitschaft zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel gesteigert wird. Hierfür sind Zuschüsse von Arbeitgebern an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zum Erwerb eines sogenannten „Job-Tickets“ ein zusätzlicher Anreiz. Zuschüsse des Arbeitgebers zum Kauf einer Bus- oder Bahnfahrkarte unterliegen nach geltendem Recht der Einkommensteuerpflicht. Obgleich die Steuer auf 15 v. H. pauschal und ohne Belastung des Arbeitnehmers erhoben werden kann, steht die Steuerpflicht in der Praxis der Bereitschaft zur Gewährung eines entsprechenden Zuschusses vielfach entgegen.

Mit dem Gesetzentwurf soll deshalb das Einkommensteuergesetz dahin gehend geändert werden, daß Zuschüsse des Arbeitgebers für die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs steuerfrei bleiben.

Beamten kann nach dem geltenden Besoldungsrecht ein entsprechender Zuschuß nicht gewährt werden. Der Gesetzentwurf sieht deshalb außerdem vor, daß Fahrtkostenzuschüsse an Beamte aus den Anrechnungsvorschriften des § 10 Bundesbesoldungsgesetz herausgenommen werden. Hierdurch wird ein entsprechender Zuschuß zu den Fahrtkosten des ÖPNV ermöglicht.

B. Lösung

Änderung des Einkommensteuer- und Bundesbesoldungsgesetzes.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Soweit bisher Zuschüsse zum „Job-Ticket“ gewährt werden, entstehen derzeit nicht quantifizierbare Ausfälle bei der Einkommensteuer. Bei Gewährung von Zuschüssen an Beamte entstehen für den öffentlichen Dienstherrn Kosten, die von der Inanspruchnahme des „Job-Tickets“ abhängig und ebenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht feststellbar sind. Diesen Kosten steht jedoch der umwelt- und energiepolitische Nutzen gegenüber, der durch die verstärkte Benutzung des ÖPNV entsteht.

Entwurf eines Gesetzes zur Förderung der Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs im Berufsverkehr („Job-Ticket“-Gesetz)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 7. September 1990 (BGBl. I S. 1898, 1991 I S. 808), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Steueränderungsgesetzes vom 24. Juni 1991 (BGBl. I S. 1322), wird wie folgt geändert:

1. In § 3 wird folgende Nummer 34 eingefügt:

„34. Zuschüsse des Arbeitgebers zu Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das gleiche gilt, wenn der Arbeitnehmer auf Grund seines Dienstverhältnisses öffentliche Verkehrsmittel unentgeltlich oder verbilligt zu Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte nutzen kann.“

2. § 40 Abs. 2 Satz 2 wird wie folgt gefaßt:

„Der Arbeitgeber kann die Lohnsteuer mit einem Pauschsteuersatz von 15 vom Hundert für Sachbezüge in Form der unentgeltlichen oder verbilligten Beförderung eines Arbeitnehmers zwischen Wohnung und Arbeitsstätte und für Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte erheben, soweit diese Bezüge nicht steuerfrei sind und den Betrag nicht übersteigen, den der Arbeitnehmer

nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 2 als Werbungskosten geltend machen könnte, wenn die Bezüge nicht pauschal besteuert würden.“

Artikel 2

Das Bundesbesoldungsgesetz in der Fassung vom 21. Februar 1989 (BGBl. I S. 261), zuletzt geändert durch . . . , wird wie folgt geändert:

1. An § 2 Abs. 1 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Ihnen kann darüber hinaus ein Zuschuß zu den Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Dienststelle mit öffentlichen Verkehrsmitteln gewährt werden.“

2. An § 10 wird folgender Satz 2 angefügt:

„Ein Zuschuß zu den Fahrtkosten des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 2 ist nicht auf die Besoldung anzurechnen. Das gleiche gilt, wenn der Bedienstete auf Grund seines Dienstverhältnisses öffentliche Verkehrsmittel unentgeltlich oder verbilligt zu Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte nutzen kann.“

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am . . . in Kraft.

Bonn, den 29. Oktober 1992

Marion Caspers-Merk
Hermann Bachmaier
Friedhelm Julius Beucher
Lieselott Blunck (Uetersen)
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Arne Börnsen (Ritterhude)
Ursula Burchardt
Peter Conradi
Dr. Marliese Dobberthien
Eike Ebert
Ludwig Eich
Lothar Fischer (Homburg)
Arne Fuhrmann
Monika Ganseforth
Michael Habermann
Manfred Hampel
Dr. Liesel Hartenstein
Gunter Huonker
Lothar Ibrügger
Renate Jäger

Susanne Kastner
Siegrun Klemmer
Walter Kolbow
Horst Kubatschka
Dr. Klaus Kübler
Detlev von Larcher
Robert Leidinger
Klaus Lennartz
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Dr. Franz-Josef Mertens (Bottrop)
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Michael Müller (Düsseldorf)
Jutta Müller (Völklingen)
Günter Oesinghaus
Joachim Poß
Manfred Reimann
Otto Reschke
Dieter Schanz
Siegfried Scheffler

Otto Schily
Horst Schmidbauer (Nürnberg)
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Karl-Heinz Schröter
Dietmar Schütz
Ernst Schwanhold
Dr. Peter Struck
Margitta Terborg
Günther Tietjen
Hans Georg Wagner
Wolfgang Wiermann
Reinhard Weis (Stendal)
Gunter Weißgerber
Lydia Westrich
Dr. Axel Wernitz
Dr. Norbert Wieczorek
Hans-Ulrich Klose
und der Fraktion der SPD

Begründung**A. Allgemeine Begründung**

Der Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, die vom Berufs-pendelverkehr verursachten Schadstoffemissionen zu vermindern. Insgesamt ist die Luftqualität in vielen Ballungsgebieten zeitweise gesundheitsschädlich. Haupt-Emittent ist der Kraftfahrzeugverkehr, wobei sich die Höchstbelastungen während der Rush-hour durch den Pendelverkehr ergeben. Die Größenbereiche der Immissionsmessungen in stark belasteten Straßen zeigt die folgende Tabelle:

	Jahresmittel
Ruß (Black Smoke)	20—40 µg/m ³
Benzol	15—35 µg/m ³
Toluol	25—50 µg/m ³
Dioxin	0,08—0,12 pg/m ³
	Elbtunnel 0,54 pg/m ³
NO ₂	0,05—0,1 mg/m ³
NO	0,08—0,2 mg/m ³
CO	3,5—5 mg/m ³
Blei	0,4—1 µg/m ³
Formaldehyd	5—10 µg/m ³
Ozon	10—30 µg/m ³

Nach Auffassung des Umweltbundesamtes muß sogar europaweit im Bereich stark befahrener Stadtstraßen mit deutlichen Überschreitungen des EG-Grenzwertes für NO₂ (200 µg/m³ 98. Perzentil der 1-h-Mittelwerte) gerechnet werden. Dies entspricht Messungen in Berlin, Frankfurt und Stuttgart.

Eine wesentliche Reduzierung der Pendlerströme kann erreicht werden, wenn es gelingt, Arbeitnehmer verstärkt zur Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu veranlassen.

Die erheblichen Anstrengungen der öffentlichen Hand zur Ausgestaltung attraktiver Verkehrsangebote (z. B. Bildung von flächendeckenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaften bzw. -verbünden) können nur zum Ziele führen, wenn auch auf seiten der Verkehrsnutzer die Bereitschaft zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel gesteigert wird. Hierfür sind Zuschüsse von Arbeitgebern an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein zusätzlicher Anreiz, wenn diese Zuschüsse für einen Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr gewährt werden. Zuschüsse des Arbeitgebers zum Kauf einer Bus- oder Bahnfahrkarte unterliegen jedoch nach geltendem Recht der Steuerpflicht.

Mit dem Gesetzentwurf soll deshalb das Einkommensteuergesetz dahin gehend geändert werden, daß Zuschüsse des Arbeitgebers für die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs steuerfrei bleiben. Entsprechende Änderungen hatte der Bundesrat im Zusammenhang mit dem Steueränderungsgesetz 1992 (vgl. BR-Drucksache 522/91 — Beschluß —

Nummer 3) vorgeschlagen. Nach den Vorschlägen des Bundesrates sollte in § 3 Einkommensteuergesetz eine neue Nummer 34 eingefügt werden, wonach Zuschüsse des Arbeitgebers zu Aufwendungen des Arbeitnehmers für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln steuerfrei bleiben sollen.

B. Zu den einzelnen Vorschriften**Zu Artikel 1** (Änderung der §§ 3, 40 Einkommensteuergesetz)**Zu Nummer 1**

Die vorstehende Regelung soll das Bemühen unterstützen, den Arbeitnehmer verstärkt zur Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu veranlassen und dadurch den Individualverkehr zu entlasten. Die Maßnahme ergänzt insoweit die Möglichkeit des Werbungskostenabzugs durch die Kilometerpauschale in § 9 Abs. 1 Nr. 4 EStG und soll mit dazu beitragen, die Wohn- und Lebensqualität im Innenbereich der Städte zu verbessern.

Begünstigt werden sowohl Zuschüsse des Arbeitgebers zu den Fahrtkosten als auch Leistungen Dritter, die mit Rücksicht auf das Dienstverhältnis erbracht werden. In die Steuerbefreiung werden auch die Fälle einbezogen, in denen der Arbeitgeber nur mittelbar — z. B. durch den Abschluß eines Rahmenabkommens — an der Vorteilsgewährung beteiligt ist.

Zu Nummer 2

Es handelt sich hierbei um eine Folgeänderung zu Artikel 1 Nr. 1.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesbesoldungsgesetzes)

Durch die beabsichtigte Ergänzung des § 2 Bundesbesoldungsgesetz wird ermöglicht, daß Zuschüsse an Beamte zu den Fahrtkosten des ÖPNV zulässig sind.

Durch die Einfügung des Satzes 2 in § 10 Bundesbesoldungsgesetz werden Fahrtkostenzuschüsse an Beamte aus der Anrechnungsvorschrift des § 10 Bundesbesoldungsgesetz herausgenommen.

Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt den Termin des Inkrafttretens des Gesetzes.