

Antrag

der Abgeordneten Klaus Ernst, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Matthias W. Birkwald, Dr. Martina Bunge, Werner Dreibus, Nicole Gohlke, Dr. Rosemarie Hein, Inge Höger, Ulla Jelpke, Dr. Lukrezia Jochimsen, Harald Koch, Jutta Krellmann, Katrin Kunert, Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Cornelia Möhring, Thomas Nord, Jens Petermann, Yvonne Ploetz, Ingrid Remmers, Paul Schäfer (Köln), Kathrin Senger-Schäfer, Sabine Stüber, Frank Tempel, Alexander Ulrich, Sahra Wagenknecht, Harald Weinberg, Jörn Wunderlich, Sabine Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.

Pendlerpauschale in sozial gerechtes Pendlergeld umwandeln und erhöhen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Menschen mit niedrigen Einkommen, die wenig oder keine Lohnsteuer zahlen, werden durch die geltenden Bestimmungen zur Pendlerpauschale (Entfernungspauschale) schlechtergestellt. Sie können ihre Fahrtkosten nur teilweise oder gar nicht von der Steuer absetzen und müssen die Fahrtkosten aus ihren Einkommen begleichen. Diese Benachteiligung ist zu beenden.
2. Die in den letzten Monaten rasant gestiegenen Kraftstoffpreise verteuern die Lebenshaltungskosten der Pendlerinnen und Pendler spürbar. Dies gilt insbesondere für Erwerbstätige mit geringem Einkommen. In der Folge müssen die Menschen immer mehr für den Weg zur Arbeit ausgeben, ihnen bleibt weniger Nettoeinkommen vom Bruttoeinkommen. Deshalb muss die Neugestaltung der Entfernungspauschale mit einer höheren Entlastung der Pendlerinnen und Pendler einhergehen. Ziel ist, die Preissteigerung auszugleichen und so das Nettoeinkommen der Beschäftigten zu erhöhen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ein Gesetzentwurf vorzulegen, der vorsieht,

1. die Pendlerpauschale (Entfernungspauschale) in ein Pendlergeld umzuwandeln, das einen festen Auszahlungsbetrag je Kilometer vorsieht. Dieser Betrag wird von der Steuerschuld statt wie bisher vom zu versteuernden Einkommen abgezogen. Damit erhält jeder und jede Steuerpflichtige unabhängig von der Höhe des Einkommens den gleichen Betrag je Kilometer erstattet. Erwerbstätige mit geringem Einkommen, bei denen das ihnen zustehende Pendlergeld die Steuerschuld übersteigt, erhalten den Differenzbetrag direkt ausgezahlt;
2. als Einstieg den Kilometerbetrag für das Pendlergeld so hoch anzusetzen, dass damit die Preissteigerungen bei den Kraftstoffpreisen seit dem Jahr 2004 ausgeglichen werden. In der bisher gültigen Systematik der Pendler-

pauschale müsste diese zum Ausgleich des Preisanstiegs auf 45 Cent pro Kilometer steigen. Die Einstiegshöhe des Pendlergeldes sollte sich an der Steuerentlastung orientieren, die sich für eine Arbeitnehmerin oder einen Arbeitnehmer mit Durchschnittsverdienst bei einer Erhöhung der bisherigen Pendlerpauschale auf 45 Cent ergeben würde. Danach läge das Pendlergeld bei 13 Cent je Kilometer.

Berlin, den 12. Mai 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

1. Für Erwerbstätige mit geringem Einkommen entfaltet die geltende Pendlerpauschale, im Steuerrecht Entfernungspauschale genannt, kaum oder keine Wirkung. Ursache ist, dass die Pendlerpauschale lediglich das zu versteuernde Einkommen reduziert. Je höher letzteres ist, umso höher fällt aufgrund des progressiven Tarifverlaufs der Einkommensteuer die steuerliche Entlastung aus. Steuerpflichtige mit hohem Einkommen profitieren daher stärker von der Pendlerpauschale.

An der steuerlichen Berücksichtigung von Fahrtkosten zur Arbeitsstätte führt dennoch kein Weg vorbei. Das gebietet zumindest das Gerechtigkeitsprinzip der Besteuerung nach der ökonomischen Leistungsfähigkeit. Nach diesem Prinzip sind alle beruflich bedingten Kosten, die so genannten Werbungskosten, kein Bestandteil des steuerpflichtigen Einkommens und müssen daher von den Einkünften von vornherein abgezogen werden. Fahrtkosten zur Arbeitsstätte sind eindeutig Werbungskosten, denn Pendeln ist zur Arbeitsaufnahme und Einkommenserzielung notwendig. Es bedarf daher einer steuerrechtlichen Lösung, die dafür sorgt, dass Manager und Managerinnen mit einem Jahreseinkommen von mehreren Mio. Euro über die Pendlerpauschale nicht auch noch die höchste Steuerentlastung erhalten, während Geringverdienende auf den Mehrkosten der Mobilität sitzen bleiben.

2. Die Preise für Kraftstoffe steigen seit Jahren. Seit 2004 sind die Benzpreise um 50 Prozent gestiegen. Auch die Preise für den öffentlichen Personennahverkehr und den Bahnverkehr steigen kontinuierlich.

In der Folge müssen die Menschen immer mehr für den Weg zur Arbeit ausgeben. Seit dem Jahr 2004 liegt die Pendlerpauschale (Entfernungspauschale) bei 30 Cent pro Kilometer. Seither wurde die Pauschale nicht an die Preisentwicklung angepasst. Zum Ausgleich der Preissteigerung müsste die alte Pendlerpauschale auf 45 Cent je Kilometer angehoben werden.

Die Einstiegshöhe des Pendlergeldes orientiert sich daher an der Steuerentlastung, die sich für die Pendlerin oder den Pendler mit einem durchschnittlichen Verdienst bei der Erhöhung der bisherigen Pendlerpauschale auf 45 Cent ergeben würde. Das durchschnittliche zu versteuernde Einkommen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer beträgt bei Einzelveranlagung 22 670 Euro und bei Anwendung des Splittingtarifs 42 550 Euro. Das entspricht einem persönlichen Steuersatz von rund 28 Prozent. Danach läge die Einstiegshöhe des Pendlergeldes bei 13 Cent je Kilometer (28 Prozent Steuerentlastung bei 45 Cent Pendlerpauschale = 12,6 Cent, aufgerundet 13 Cent Pendlergeld).

Aufgrund vielfach mangelnder Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs und der immer weiteren Ausdünnung der Bahn in der Fläche ist eine große Anzahl der Pendlerinnen und Pendler auf das eigene Auto als Verkehrsmittel angewiesen, mit schädlichen Folgen für Klima und Umwelt. Die notwendigen Entlastungen der Pendlerinnen und Pendler durch das Pendlergeld müssen deshalb mit dem ökologisch verantwortlichen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Regional- und Fernverkehrs der Bahn einhergehen.

