

SUBVENTIONSSTECKBRIEF

Die Entfernungspauschale

Auf einen Blick: „Die Bundesregierung strebt noch in dieser Legislaturperiode eine Neuordnung der Pendlerpauschale an, die ökologische-soziale Belange der Mobilität besser berücksichtigt“ (Bundesregierung 2022a). Das ist sinnvoll, denn mit der Pauschale wird viel Steuergeld umverteilt (ca. 5 Mrd. Euro) – sie stößt dabei aber auf Kritik aus verschiedenen Richtungen. Einerseits gilt sie seit vielen Jahren als umweltschädliche Subvention, die lange Wege fördert und zu über 80 % dem Auto zufließt. Andererseits hat sie eine schlechte Verteilungswirkung und kommt fast ausschließlich der oberen Einkommenshälfte zugute. Hinzu kommt, dass sie auch aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets reformbedürftig ist. Mit ihm ermöglicht der Staat Millionen Pendlerinnen und Pendlern mit guter ÖPNV-Anbindung einen günstigen Weg zur Arbeit. In diesen Fällen ist die doppelte Subventionierung durch Entfernungspauschale und Deutschlandticket also überflüssig und kann eingeschränkt werden. Es liegen mehrere Reformoptionen auf dem Tisch, mit denen die Pauschale sinnvoller, ökologischer und sozialer gestaltet werden kann.

Beschreibung:	<ul style="list-style-type: none"> Mit der Entfernungspauschale können Arbeitnehmende für ihren Arbeitsweg im Regelfall 30 ct je Kilometer als Werbungskosten von der Einkommensteuer absetzen. Relevant wird dies aber erst, wenn der Werbungskostenpauschbetrag von 1.230 Euro überschritten wird. Für den Zeitraum 2021-2023 wurde die Pauschale ab dem 21. Entfernungskilometer temporär auf 35 ct/km angehoben; für 2024-2026 auf 38 ct/km.
Finanzielle Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> Subventionsvolumen: 5 bis 6 Mrd. Euro pro Jahr
Ökologische Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> Potenzielle CO₂-Einsparungen durch Reform: bis zu 4,7 Mio. tCO₂ pro Jahr
Soziale Wirkung:	<ul style="list-style-type: none"> Es profitieren vor allem Haushalte der oberen Einkommenshälfte. Die untere Hälfte hat von der Entfernungspauschale so gut wie nichts. Die Entlastung hängt vom individuellen Grenzsteuersatz ab – je höher der Steuersatz, desto größer die Entlastung.
Reformoptionen:	<ul style="list-style-type: none"> Vollständige Abschaffung (mit oder ohne Härtefallregelung) Einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld (unterschiedliche Ausgestaltungsoptionen) ÖPNV-abhängige Pauschale (z. B. in Höhe des Deutschlandtickets)

Beschreibung der Subvention:

Werbungskosten sind berufsbedingte Aufwendungen, die anfallen, um Einkommen erzielen zu können. Dazu gehören neben Fahrtkosten z. B. Ausgaben für Arbeitsmittel, Bewerbungen. Diese Kosten sind steuerlich abzugsfähig. Die Grundlage dafür ist das sogenannte **Nettoprinzip**. Dieses Prinzip besagt, dass nur das Nettoeinkommen besteuert werden soll, also die Einnahmen nach Abzug von Werbungskosten etc. Für die gesamten Werbungskosten gilt dabei ein **Werbungskostenpauschbetrag** von 1.230 Euro pro Jahr (bis Ende 2021 waren es 1.000 Euro). Diesen Betrag kann jeder Steuerzahlende von seinem Einkommen abziehen – unabhängig von den tatsächlichen Kosten. Das taten im Jahr 2017 rund 63 % (siehe Tabelle 1 auf S. 4).

Für fast zwei Drittel der Steuerzahlenden ist die **Entfernungspauschale** also nicht von Belang, da sie den Werbungskostenpauschbetrag nicht überschreiten. Das andere Drittel kann Kosten für den **täglichen Arbeitsweg** geltend machen. Der **Regelsatz beträgt 30 ct/km** für die einfache Distanz zwischen Wohnsitz und Arbeitsstätte und ist unabhängig vom Verkehrsmittel. Wer also beispielsweise an 220 Arbeitstagen 20 Kilometer weit pendelt, verringert das zu versteuernde Einkommen um 1.320 Euro und spart – je nach individuellem Grenzsteuersatz – zwischen rund 180 und 590 Euro. Die tatsächliche Entlastung ist für hohe Einkommen also größer – trotz gleicher Entfernung. Die durchschnittliche Entlastung aller Steuerpflichtigen liegt bei 190 Euro (Fraunhofer FIT und IER 2022).

Ein **Ländervergleich** zeigt dabei, dass die Entfernungspauschale in Deutschland ungewöhnlich großzügig insbesondere mit dem Pkw umgeht (FÖS/GWS 2016). Viele Länder, wie z. B. Dänemark, Finnland, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweden oder die Schweiz knüpfen die Absetzbarkeit **an bestimmte Voraussetzungen**, wie beispielsweise die Länge oder Dauer des Arbeitsweges, das Verkehrsmittel, das Einkommen und/oder die Zumutbarkeit der ÖPNV-Nutzung (Wirtschaftsdienst 2022; Worldwide Tax Summaries Online o. J.). Wege mit dem Auto sind dann überhaupt nur in besonderen Fällen absetzbar. Noch restriktiver sind Länder, in denen nicht das Netto-, sondern das **Werkstorprinzip** gilt: die Arbeit beginnt am Werkstor; der Arbeitsweg ist demnach privat und es gibt keinen Grund für eine steuerliche Absetzbarkeit. Zu diesen Ländern gehören u.a. Griechenland, Irland, Italien, Portugal, Spanien und Tschechien sowie Australien, Großbritannien und die USA.

Finanzielle Wirkung: eine wachsende Subvention

Die Entfernungspauschale reduziert das zu versteuernde Einkommen der Steuerpflichtigen und senkt somit das Aufkommen der Einkommensteuer: nach Berechnungen von Fraunhofer FIT und IER (2022) um insgesamt **5,1 Mrd. Euro**. Auch der Kieler Subventionsbericht (IfW Kiel 2020) beziffert sie mit 5,1 Mrd. Euro. Laut Subventionsbericht des Umweltbundesamts (UBA 2021a) waren es gemäß Berechnungen des Finanzministeriums (BMF) im Jahr 2018 sogar **6,0 Mrd. Euro**, auf die der Staat verzichtet.

Im Subventionsbericht der Bundesregierung (BMF 2023) kommt die Entfernungspauschale hingegen nicht vor. Der Grund dafür ist §12 StabG aus dem Jahr 1967, der Umfang und Inhalt des Berichts vorgibt (ebd.). Der Subventionsbegriff ist dort wesentlich enger gefasst als im üblichen Sprachgebrauch (FÖS 2023). Auch wird die Entfernungspauschale, die schon seit 1920 existiert, aufgrund von Bestandsschutzklauseln als Benchmark gesehen (Aliu u. a. 2023). In anderen Worten: *Das haben wir schon immer so gemacht.*

In der Tendenz nimmt das Subventionsvolumen stark zu. Im Jahr 2006 lag die Subventionshöhe noch bei 4,4 Mrd. Euro und stieg in den Jahren bis 2018 kontinuierlich auf 6,0 Mrd. Euro an (UBA 2021b, S. 64). Zuletzt wurde die Entfernungspauschale für Fernpendelnde dann sogar mehrfach angehoben. Zunächst wurde sie – **als Ausgleich für die Einführung des nationalen Emissionshandels (nEHS)** – ab dem 21. Entfernungskilometer für die Jahre 2021 bis 2026 befristet angehoben. Für die ersten drei Jahre von 30 auf 35 ct/km; für die weiteren drei auf 38 ct/km. Laut Schätzungen des Bundesfinanzministeriums (BMF 2021a) mindert der erste Erhöhungsschritt die Einnahmen um 0,55 Mrd. Euro pro Jahr; der zweite um 0,335 Mrd. Euro. Als Reaktion auf die gestiegenen Energiepreise hat die Bundesregierung den zweiten Schritt **im Rahmen des ersten Entlastungspakets** rückwirkend auf das Jahr 2022 vorgezogen (BMF 2022a; Bundesregierung 2022b).

Als Ausgleichs- oder Entlastungsmaßnahme ist die Entfernungspauschale dabei aber **kaum geeignet** (siehe soziale Wirkung). Und auch aus ökologischer Sicht ist es wenig sinnvoll, der gewollten Preiswirkung des nationalen Emissionshandels an anderer Stelle entgegenzuwirken.

Ökologische Wirkung: Viel Geld für den Pkw-Verkehr

Zwar ist die Entfernungspauschale **verkehrsmittelunabhängig**, trotzdem kommt sie vor allem dem Pkw zugute. Unter den Menschen mit erhöhten Werbungskosten nutzen 81 % das Auto (Destatis 2022a) und dabei sitzt in der Regel nur eine Person im Fahrzeug (UBA 2021b). Das ist problematisch, denn das Auto verursacht mit rund 11 Cent je Personenkilometer fast vier Mal so hohe externe Kosten (Luftverschmutzung, Unfälle, Klima, Lärm, Stau, Landnutzung) wie beispielsweise ein Bus mit rund 3 ct/Pkm (Infras 2019).

Auch trägt die Entfernungspauschale dazu bei, dass Arbeitnehmende **längere Arbeitswege** in Kauf nehmen (siehe z.B. Paetzold 2019). Das erhöht das **Verkehrsaufkommen** und die **Zersiedelung**, was wiederum Biodiversitätsverlust, Luftverschmutzung und Lärmbelastung verstärkt (UBA 2021a).

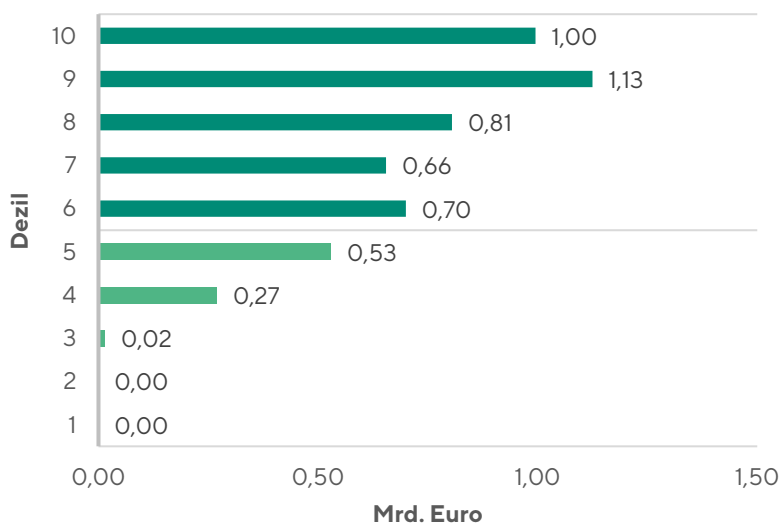
In einer aktuellen Studie (Fraunhofer FIT und IER 2022) wurden verschiedene Reformvarianten für die Entfernungspauschale u.a. mit Blick auf ihre **Klimaschutzwirkung** evaluiert. Die CO₂-Einsparungen betragen dabei **zwischen 0,51 und 4,65 Mio. tCO₂ pro Jahr**. Zum Vergleich: Die Klimaschutzlücke im Verkehr für das Zieljahr 2030 beläuft sich derzeit auf rund 34 Mio. tCO₂ pro

Jahr. Eine Reform könnte also – je nach konkreter Ausgestaltung – bis zu rund 7 % der Lücke schließen. Sie stellt also eine relevante Maßnahme im Policy Mix dar.

Soziale Wirkung: Subvention für die obere Einkommenshälfte

Mit der Entfernungspauschale werden – je nach Schätzung – 5,1 bis 6,0 Mrd. Euro umverteilt. Von ihrer derzeitigen Ausgestaltung profitieren dabei vor allem **Haushalte mit höheren Einkommen**. Das zeigen z. B. aktuelle Auswertungen von Fraunhofer FIT und IER (2022). Von den dort ermittelten 5,1 Mrd. Euro kommen über die Hälfte bei den obersten 30 % der Einkommensverteilung an (Dezile 8-10) und so gut wie nichts bei den unteren 30 % (Dezile 1-3) (siehe Abbildung 1). Allein die einkommensstärksten 10 % (10. Dezil) erhalten knapp 1 Mrd. Euro und damit rund 20 %. Die Entlastungswirkung der Entfernungspauschale verteilt sich also stark zugunsten der oberen Einkommenshälfte und ist in der unteren **weitestgehend unwirksam**.

Abbildung 1: Steuerliche Entlastung durch Entfernungspauschale nach Dezil (2022)



Quelle: eigene Darstellung nach Fraunhofer FIT und IER (2022)

Das liegt unter anderem daran, dass **einkommensstarke Haushalte** tendenziell längere Arbeitswege haben, häufiger pendeln und höhere sonstige Werbungskosten aufweisen (vgl. FEST/FÖS 2021; Jacob u. a. 2016). Sie überschreiten daher häufiger die Werbungskostenpauschale, ab der die Entfernungspauschale überhaupt relevant wird. Aufgrund ihres höheren (Grenz-)Steuersatzes, führt die Pauschale zusätzlich zu einer höheren absoluten Entlastung.

Untere Einkommen haben selten erhöhte Werbungskosten und bleiben meist unter dem Werbungskostenpauschbetrag. Die Entfernungspauschale ist für sie daher oft irrelevant.¹ Tabelle 1 zeigt, dass 63,2 % der 39 Millionen Steuerpflichtigen von der Werbungskostenpauschale Gebrauch gemacht haben – und entsprechend nicht von der Entfernungspauschale. Dieser Anteil ist in den unteren Einkommensgruppen am höchsten: bei den 7,65 Millionen Menschen (19,6 % aller Steuerpflichtigen) mit einem Einkommen von unter 10.000 Euro pro Jahr lag er beispielsweise bei 93,5 %. Die Zahlen stammen aus dem Jahr 2017. Seitdem wurde der Pauschbetrag von 1.000 Euro auf 1.230 Euro angehoben, weshalb sich der Anteil der Steuerpflichtigen mit Werbungskostenpauschbetrag deutlich erhöht haben dürfte.

Tabelle 1: Steuerfälle mit Werbungskostenpauschbetrag nach Einkommen, 2017

Einkommen von ... bis ...	Anzahl Steuerpflichtige	Anteil an gesamt	Anteil der Steuerpflichtigen mit Werbungskostenpauschbetrag
<10.000	7.650.036	19,6%	93,5 %
10.000 – 20.000	6.905.975	17,7%	74,6 %
20.000 – 50.000	17.381.491	44,5%	54,1%
50.000 – 100.000	5.870.312	15,0%	41,3 %
100.000 – 200.000	981.988	2,5%	41,3 %
>200.000	230.782	0,6%	51,1 %
Gesamt	39.020.584	100,0%	63,2 %

Quelle: Bundesregierung (2022)

Reformoptionen für mehr Steuergerechtigkeit und Klimaschutz

Derzeit befinden sich mehrere Reformvorschläge im Diskurs, die die **fiskalische, ökologische oder soziale Wirkung** der Subvention in den Vordergrund stellen. Diese Vorschläge unterscheiden sich oft stark in der individuellen Ausgestaltung, sind aber potenziell komplementär und lassen sich aber grob drei Kategorien zuordnen. Orientierung bietet dabei auch der Ländervergleich.

Abschaffung mit Härtefallregelung (Abzug der Fahrtkosten als außergewöhnliche Belastung):

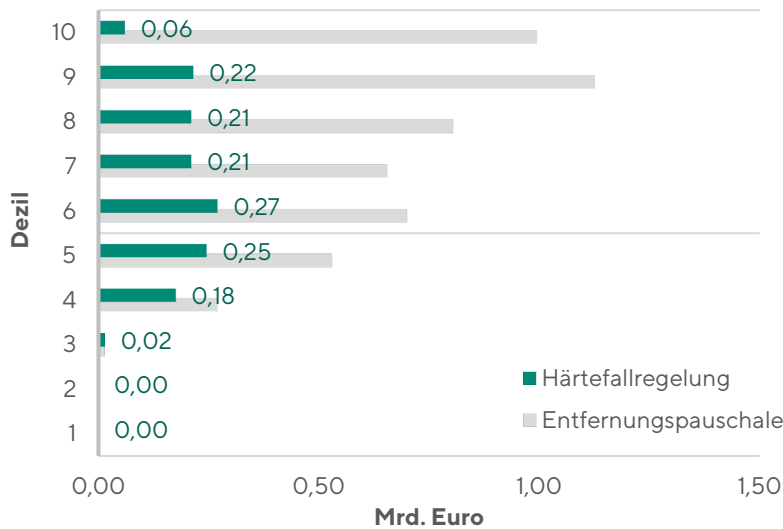
Die weitgehend bedingungslose Absetzbarkeit von Fahrtkosten (insbesondere für den Pkw) ist im internationalen Vergleich ungewöhnlich. Wie beschrieben orientieren sich viele Länder am **Werkstorprinzip** und haben kein Instrument wie die Entfernungspauschale. Eine solche Reform wäre vor allem **ökologisch** sinnvoll und hätte ein hohes CO₂-Einsparpotenzial: rund 2,4 Mio. t (Fraunhofer FIT/IER 2022). Den Staatshaushalt würde der Subventionsabbau um rund 5 bis 6 Mrd. Euro entlasten, die für sozial- oder umweltpolitisch sinnvollere Maßnahmen eingesetzt werden könnten.

Zwar wäre vor allem die obere Einkommenshälfte betroffen. Dennoch kann es über alle Dezile zu Härtefällen kommen. Diese könnten mit einer Härtefallregelung im bestehenden Rechtsrahmen adressiert werden: Wegekosten könnten in Einzelfällen als außergewöhnliche Belastungen nach §33 EStG geltend gemacht werden. Diese kann beispielsweise bei Behinderung in Anspruch genommen werden oder wenn die Kosten die zumutbare Belastungsgrenze überschreiten. Diese Grenze ist u. a. abhängig vom Einkommen und der Anzahl der Kinder. Bei einer Person mit drei oder mehr Kindern und einem Einkommen von 20.000 Euro pro Jahr z. B. liegt sie bei 1 % bzw. 200 Euro.

Entsprechende Vorschläge und/oder Berechnungen gibt es z. B. in UBA (2021a) und Fraunhofer FIT/IER (2022). In diesem Fall würde das Subventionsvolumen um rund 3,7 Mrd. Euro reduziert werden und die Verteilungswirkung würde sich wie in Abbildung 2 darstellen. Das CO₂-Einsparpotenzial belief sich auf rund 2,4 Mio. t. Für die unteren drei Dezile ändert sich kaum etwas, da sie auch heute kaum von der Entfernungspauschale profitieren.

¹ Geringverdienende, die keine Einkommensteuer zahlen und daher keine Kosten geltend machen können, können zur temporären Entlastung bis 2026 eine sogenannte **Mobilitätsprämie** in Höhe von 14 % der Entfernungspauschale beantragen (BMF 2021b; BMF 2022b; Bundesregierung 2022c).

Abbildung 2: Steuerliche Entlastung bei Abschaffung mit Härtefallregelung (2022)



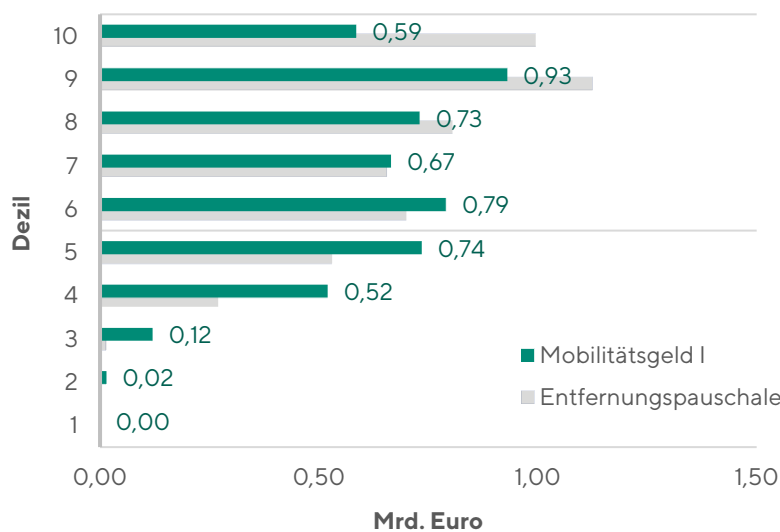
Quelle: eigene Berechnung auf Grundlage Fraunhofer FIT und IER (2022)

Einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld:

In ihrer aktuellen Ausgestaltung können mit der Entfernungspauschale Wegekosten vom zu steuernden Einkommen abgezogen werden. Die tatsächliche Entlastung hängt daher vom individuellen Grenzsteuersatz ab – je höher der Steuersatz, desto größer die Entlastung. Um diesen Zusammenhang aufzulösen, soll das Mobilitätsgeld direkt von der Steuerschuld abgezogen werden. Allen Pendelnden wird dann der gleiche Betrag pro Entfernungskilometer gutgeschrieben – unabhängig vom Einkommen bzw. dem Steuersatz.

Das verbessert die **Verteilungswirkung**, weil im Gegensatz zum Status quo so auch untere Einkommen profitieren – sofern sie Einkommensteuern zahlen. Abbildung 3 zeigt die Verteilungswirkung einer nahezu aufkommensneutralen Umgestaltung der Entfernungspauschale hin zu einem Mobilitätsgeld, wie es von Fraunhofer FIT/IER (2022) modelliert wurde. Gegenüber dem Status quo (graue Balken) gewinnen die Dezile 2–6 zulasten der Dezile 8–10. Das Subventionsvolumen bleibt in dieser Variante nahezu unverändert, weil zur Gegenfinanzierung der Werbungskostenpauschbetrag halbiert wird. Es verteilt sicher aber deutlich gleichmäßiger über die Dezile als heute.

Abbildung 3: Entlastung mit einkommensunabhängigem Mobilitätsgeld** nach Dezil (2022)



Quelle: eigene Berechnung auf Grundlage Fraunhofer FIT und IER (2022); * hier dargestellt ist die Variante „Mobilitätsgeld II“ aus Fraunhofer FIT/IER (2022), die eine Kilometerpauschale in Höhe von 8,75 Cent, einen Mindestabzug von 150 Euro, einen vom Einkommen abhängigen Maximalabzug und eine Halbierung der des Pauschbetrags vorsieht.

Gezielte **ökologische Anreize** setzt diese Reformvariante nicht. Je nach Höhe des Betrags pro Kilometer kann die Wirkung positiv oder negativ ausfallen. Gleiches gilt für die **fiskalische Wirkung**. Ob das Subventionsvolumen steigt oder sinkt, hängt von der Höhe der Kilometerpauschale ab und was im Gegenzug mit dem Werbungskostenpauschbetrag gemacht wird. Eine stärkere Ökologisierung könnte erreicht werden, wenn sie beispielsweise mit der ÖPNV-abhängigen Pauschale (siehe unten) kombiniert wird. Ebenfalls könnten mögliche Mehreinnahmen in Klimaschutzmaßnahmen investiert werden.

Die verschiedenen Reformvorschläge zum Mobilitätsgeld sind also individuell zu bewerten. Vorschläge und/oder Berechnungen gibt es von verschiedenen Akteuren (siehe z. B. Agora Energiewende/Agora Verkehrswende 2019; Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende 2022; DGB 2021; DIW Econ 2022; Fraunhofer FIT/IER 2022).

Ein internationales Vorbild für eine solche Reform ist uns nicht bekannt. In Dänemark und Österreich erhalten Pendelnde mit sinkendem Einkommen einen zunehmend größeren Zuschlag zum regulär absetzbaren Betrag (Bundesministerium Finanzen 2023; Skat 2023).

ÖPNV-abhängige Pauschale:

Seit dem 1. Mai 2023 steht mit dem Deutschlandticket (fast) allen Pendelnden eine günstige Verkehrsoption für den Arbeitsweg zur Verfügung. In allen Fällen, in denen der ÖPNV eine zumutbare Option darstellt, sollte die Entfernungspauschale daher maximal 49 Euro pro Monat betragen (entspricht den Kosten des Tickets). Die Gewährung und Höhe der Entfernungspauschale wird in dieser Variante daher an die Zumutbarkeit des ÖPNV geknüpft: Kosten für die Nutzung eines Autos sind nur noch absetzbar, wenn die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs nicht zumutbar ist (z. B. aufgrund fehlender Anbindung, unzureichender Taktung oder einer körperlichen Behinderung) oder der Zeitnachteil des ÖPNV ggü. der Pkw-Nutzung einen gewissen Wert übersteigt (z. B. 60 Minuten pro Fahrt). So wird es beispielsweise in Finnland (Vero Skatt o. J.), Österreich (Bundesministerium für Finanzen 2021), Schweden (Worldwide Tax Summaries Online o. J.) und in Teilen der Schweiz (Kanton Solothurn 2021) gehandhabt. In Österreich wird dabei zwischen einer „großen“ und „kleinen Pauschale“ unterschieden. Die große ähnelt der deutschen und wird nur bei ÖPNV-Unzumutbarkeit gewährt; die kleine ist rund halb so hoch. Solche Reformvarianten sind klar **ökologisch** ausgerichtet und reizen den Umstieg auf umwelt- und klimafreundlichere Verkehrsmittel an. In den Modellierungen von Fraunhofer FIT/IER (2022) führt eine solche Variante zu CO₂-Einsparungen von rund 4,7 Mio. tCO_{2e} im Jahr 2030.

Eine ÖPNV-abhängige Pauschale kann das **Subventionsvolumen** - je nach Ausgestaltung - deutlich reduzieren. Wie auch die **Verteilungswirkung** hängt dies vor allem davon ab, wie hoch die Pauschale angesetzt wird und ob der Werbungskostenpauschbetrag verändert wird. Entscheidend ist auch, was Menschen erhalten, für die der ÖPNV zumutbar ist. Sie sollten - ähnlich der „kleinen Pauschale“ - eine Pauschale in Höhe der Kosten des Deutschlandtickets erhalten (49 Euro pro Monat). Erhalten sie hingegen nichts, bekommt die Reform eher den Charakter einer Abschaffung mit Härtefallregelung. Alternativ ist eine Kombination mit einem einkommensunabhängigen Mobilitätsgeld denkbar. Eine solche Option wurde in Fraunhofer FIT/IER (2022) berechnet. Ähnliche Modellierungen sind uns bislang keine bekannt.

Literatur

- Agora Energiewende, Agora Verkehrswende (2019): Klimaschutz auf Kurs bringen – Wie eine CO₂-Bepreisung sozial ausgewogen wirkt. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/CO2-Bepreisung/Agora-Verkehrswende_Agora-Energiewende_CO2-Bepreisung_WEB.pdf
- Aliu, F., Grundke, R., Haldenwang, Christian von (2023): Mehr Transparenz bei Steuervergünstigungen in Deutschland. <https://oecdoscope.blog/2023/08/03/mehr-transparenz-bei-steuervergunstigungen-in-deutschland/>
- BMF (2021a): Finanzbericht 2021. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Oeffentliche-Finzen/Finanzberichte/finanzbericht-2021.pdf?__blob=publicationFile&v=9
- BMF (2021b): Entfernungspauschalen; Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht vom 21. Dezember 2019 (BGBl. I Seite 2886) sowie Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I 2019 Seite 2451). https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2021-11-18-entfernungspauschalen.pdf?__blob=publicationFile&v=1
- BMF (2022a): Schnelle und spürbare Entlastungen in Milliardenhöhe. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Entlastungen/schnelle-spuerbare-entlastungen.html>
- BMF (2022b): Steuerentlastungen unterstützen Bürger*innen. <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2022/03/2022-03-16-steuerentlastungen-unterstuetzen-buergerinnen.html>
- BMF (2023): 29. Subventionsbericht des Bundes. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Broschueren_Bestellservice/29-subventionsbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=8
- Bundesministerium Finanzen (2023): Steuerabsetzbeträge. <https://bmf.gv.at/themen/steuer/arbeitnehmerinnenveranlagung/steuertarif-steuerabsetzbetraege/uebersicht-steuerabsetzbetraege.html>
- Bundesministerium für Finanzen (2021): Pendlerrechner. <https://pendlerrechner.bmf.gv.at/pendlerrechner/>
- Bundesregierung (2022a): Ergebnisse des Koalitionsausschusses vom 23. Februar 2022 – 10 Entlastungsschritte für unser Land. https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Beschlusse/20220223_Koalitionsausschuss.pdf
- Bundesregierung (2022b): Steuerliche Erleichterungen beschlossen. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/entlastungspaket-eins-2010636>
- Bundesregierung (2022c): Höhere Pendlerpauschale und Deutschlandticket. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/entlastung-fuer-deutschland/pendlerpauschale-oepnv-ticket-2125020>
- Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2022): Jetzt nachlegen: Endlich die Weichen hin zu einer sozialverträglichen Mobilität stellen. https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/positionierung_entlastungspaket_mobilitaetsgeld.pdf
- Destatis (2022a): 13,7 Millionen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nutzten 2018 die Pendlerpauschale. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/08/PD22_N050_73111.html
- Destatis (2022b): Berufspendler. Erwerbstätige nach Stellung im Beruf, Entfernung, Zeitaufwand und benutztem Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeitsstätte 2020 in %. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Erwerbstaetigkeit/Tabellen/pendler1.html>
- DGB (2021): Position des deutschen Gewerkschaftsbundes: Steuerpolitisches Gesamtkonzept. <https://www.dgb.de/dgb-steuerkonzept/++co++419a9d08-0d8c-11ed-9a05-001a4a160123>
- DIW Econ (2022): Zielgerichtet, ökologisch und sozial? Bewertung energiepolitischer Entlastungsmaßnahmen. [!\[\]\(36f8637baaa56c4be44b454435949289_img.jpg\) Forum
Ökologisch-Soziale
Marktwirtschaft](https://www.klima-</p></div><div data-bbox=)

[allianz.de/fileadmin/user_upload/Dateien/Daten/Publikationen/Hintergrund/Kurzexpertise DIW Econ Klima-Allianz Deutschland Entlastungspakete und Maßnahmen.pdf](https://allianz.de/fileadmin/user_upload/Dateien/Daten/Publikationen/Hintergrund/Kurzexpertise_DIW_Econ_Klima-Allianz_Deutschland_Entlastungspakete_und_Ma%C3%9Fnahmen.pdf)

FEST, FÖS (2021): Sozialverträgliche Kompensation der CO₂-Bepreisung im Verkehr.

https://foes.de/publikationen/2021/2021-08_FOES-FEST_sozialvertraegliche-CO2-Bepreisung-Verkehr.pdf

FÖS (2023): Durcheinander um den Subventionsbegriff. https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/user_upload/W_Focus_Paper_14_Subventionspolitik.pdf

FÖS, GWS (2016): Reform und Abbau umweltschädlicher Subventionen. Teilbericht im Rahmen des Vorhabens „Ansätze für eine ökologische Fortentwicklung der öffentlichen Finanzen“. Umweltforschungsplan des BMUB. https://foes.de/publikationen/2016/2016-04_FOES-GWS_Abbau-umweltschaedlicher-Subventionen_Endbericht.pdf

Fraunhofer FIT, IER (2022): Quantifizierung der Verteilungswirkungen der Entfernungspauschale. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/quantifizierung_der_verteilungswirkungen_zur_entfernungspauschale.pdf

IfW Kiel (2020): Kieler Subventionsbericht 2020: Subventionen auf dem Vormarsch.

Infras (2019): Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland: Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017. <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2019/08/190826-infras-studie-externe-kosten-verkehr.pdf>

Jacob, K., Range, C., Guske, A. L., Weiland, S., Pestel, N., Sommer, E. (2016): Verteilungswirkungen umweltpolitischer Maßnahmen und Instrumente. In: UBA Texte 73/2016. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-01-11_texte_73-2016_abschlussbericht_verteilungswirkungen_final.pdf

Kanton Solothurn (2021): Fahrkosten zum Arbeitsort. <https://steuerbuch.so.ch/steuern/einkommenssteuer/steuerbare-einkuenfte-aus-unselbstaendiger-erwerbstaetigkeit-und-berufsauslagen/33-nr-1/>

Paetzold, J. (2019): Do commuting subsidies increase commuting distances? Evidence from a Regression Kink Design. In: Regional Science and Urban Economics. Nr. 75. S. 136–147.

Skat (2023): Forhøjet befordringsfradrag for personer med lav indkomst. <https://skat.dk/data.aspx?oid=2061745>

UBA (2021a): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Aktualisierte Ausgabe 2021. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf

UBA (2021b): Klimaschutz im Verkehr. Umgestaltung der Entfernungspauschale. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier_entfernungspauschale_kliv.pdf

Vero Skatt (o. J.): Commuting expenses. https://www.vero.fi/en/individuals/tax-cards-and-tax-returns/deductions/travel_expenses/commuting_expense/

Wirtschaftsdienst (2022): Entfernungspauschale nicht anheben, sondern reformieren! In: Wirtschaftsdienst. Jg. 2022, Nr. 8. S. 574–575.

Worldwide Tax Summaries Online (o. J.): Worldwide Tax Summaries Online. <https://taxsummaries.pwc.com/germany/individual/deductions>

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages