

## Antrag

der Abgeordneten Kay Gottschalk, Klaus Stöber, Albrecht Glaser, Jörn König, Jan Wenzel Schmidt, Gerrit Huy, Dr. Christina Baum, Barbara Benkstein, René Bochmann, Marcus Bühl, Thomas Dietz, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Dr. Harald Weyel, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

### **Berufstätige Pendler sofort entlasten – Entfernungspauschalen für Kraftfahrzeuge ab dem ersten Kilometer auf 50 Cent erhöhen und an die Preisentwicklung anpassen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, einen Gesetzentwurf mit folgendem Inhalt vorzulegen:

1. Die Entfernungspauschalen nach § 9 Absatz 1 Nummern 4 und 5 Einkommensteuergesetz werden als verkehrsmittelabhängige Aufwandspauschalen ausgestaltet.
2. Die erhöhten Pauschalen werden ohne Befristung und damit über das Jahr 2026 hinaus gewährt.
3. Die Pauschalen für die Nutzung eines Kraftfahrzeugs werden vom ersten Kilometer an, ab dem 1. Januar 2024, auf 50 Cent pro Entfernungskilometer erhöht.
4. Die Pauschalen für die sonstigen Verkehrsmittel werden zur Gegenfinanzierung, ebenfalls ab dem 1. Januar 2024, an das aktuelle Preisniveau angepasst, Nutzer des Deutschlandtickets können eine Pauschale in Höhe des gültigen Tarifs steuerlich absetzen, Nutzer des Schienenfernverkehrs können eine Pauschale in Höhe ihres Fernverkehrsabonnements gegen Nachweis in Ansatz bringen, für Wege zu Fuß wird keine Entfernungspauschale mehr gewährt.
5. Die Deckelung der Entfernungspauschale auf 4.500 Euro gemäß § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 8 Einkommensteuergesetz wird aufgehoben, um sicherzustellen, dass die Aufwendungen auch bei weiteren Strecken berücksichtigt werden.
6. Die Mobilitätsprämie für Personen, die mit ihrem zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrages liegen, wird entsprechend angepasst und die bisherige Begrenzung auf Wege ab 21 Kilometer fällt weg.
7. Ab dem Jahr 2025 werden alle Pauschalen für die unterschiedlichen Verkehrsmittel automatisiert an das aktuelle Preisniveau angepasst, wie auch bei den weiteren Freigrenzen, Freibeträgen, Pauschalen und Höchstbeträgen (vgl. hierzu Bundestagsdrucksache 20/6144).

Berlin, den 19. September 2023

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

## **Begründung**

### Maßnahmen der AfD bei Übernahme von Regierungsverantwortung

Die AfD-Bundestagsfraktion hat auf ihrer Klausurtagung in Oberhof am 01.09.2023 ein Zehn-Punkte-Sofortprogramm beschlossen. Um Deutschland aus der Krise zu führen, sollen die dort bezeichneten Maßnahmen in Regierungsverantwortung zügig umgesetzt werden. Unter Nummer 2 des Sofortprogramms ist auch die Erhöhung der Entfernungspauschale genannt.<sup>1</sup> Mit dem vorliegenden Antrag zeigt die AfD-Bundestagsfraktion, dass sie ihren Worten bereits jetzt Taten folgen lässt. Ziel ist es, dass berufstätige Pendler verkehrsmittelbezogen höhere Aufwendungen für ihre Fahrten zur Tätigkeitsstätte in höherem Maße als Werbungskosten abziehen können.

### Fahrtkosten als Werbungskosten

Fahrten zwischen Wohnung und Tätigkeitsstätte werden nach deutschem Rechtsverständnis der Erwerbssphäre zugeordnet.<sup>2</sup> Das Bundesverfassungsgericht räumt dem Gesetzgeber im Hinblick auf die gemischte Veranlassung dieser Aufwendungen Gestaltungsspielraum ein.<sup>3</sup> Werbungskosten im Sinne des § 9 Einkommensteuergesetz (EStG) sind nach dem Veranlassungsprinzip Aufwendungen, die durch Einkünfte im Sinne des § 2 Absatz 1 Nummern 4 bis 7 EStG veranlasst sind.<sup>4</sup> § 9 EStG stellt der allgemeinen Definition des § 9 Absatz 1 Satz 1 EStG durch § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummern 3 bis 7 EStG besondere Tatbestände an die Seite („Werbungskosten sind auch“). Legt man § 9 EStG verfassungskonform in der Weise aus, dass er dem § 4 Absatz 4 EStG entspricht, so müssen diese Tatbestände so interpretiert werden, dass sie dem allgemeinen Werbungskostenbegriff entsprechen.<sup>5</sup> Nach § 9 Abs. 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 2 EStG wird die Entfernungspauschale „zur Abgeltung“ der Aufwendungen für Wege zwischen Wohnung und Tätigkeitsstätte gewährt. Gemäß § 9 Absatz 2 Satz 1 EStG sind durch die Entfernungspauschalen sämtliche Aufwendungen abgegolten, die durch die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte im Sinne des Absatzes 4 und durch die Familienheimfahrten veranlasst sind. Auch im Rahmen der doppelten Haushaltsführung ist für Familienheimfahrten eine Entfernungspauschale nach § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 Satz 6 EStG anzusetzen. Daher spricht § 9 Absatz 2 Satz 1 EStG im Plural von „Entfernungspauschalen“.

### Anwendung bei anderen Überschusseinkunftsarten

Die Regelungen des § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummern 4 und 5 sowie Absatz 2 EStG gelten bei den Einkunftsarten im Sinne des § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummern 5 bis 7 EStG entsprechend.<sup>6</sup> Allerdings ist für Einkünfte aus Kapitalvermögen die grundsätzliche Einschränkung des § 2 Absatz 2 Satz 2 EStG zu beachten. Demnach ist die Regelung bei Einkünften aus Kapitalvermögen nur relevant, wenn ein Ausschluss der Abgeltungsteuer (§ 32d Absatz 1 Satz 1 EStG) nach § 32d Absatz 2 EStG vorliegt.<sup>7</sup> Die von der AfD-Bundestagsfraktion vorgeschlagenen Änderungen fänden somit auch Anwendung auf die Einkünfte aus Kapitalvermögen, Vermietung und Verpachtung sowie die sonstigen Einkünfte im Sinne des § 22 EStG.

<sup>1</sup> <https://afdbundestag.de/10-punkte-fuer-deutschland>.

<sup>2</sup> Hans, ZRP 2003, 385.

<sup>3</sup> BVerfG vom 09.12.2008 – 2 BvL 1/07.

<sup>4</sup> Tipke/Lang, Steuerrecht, 23. Auflage, Rd. 358 zu § 8.

<sup>5</sup> Tipke/Lang, Steuerrecht, 23. Auflage, Rd. 361 zu § 8.

<sup>6</sup> § 9 Absatz 3 EStG.

<sup>7</sup> Kanzler, Kraft, Bäuml, u. a. – EStG-Kommentar Online, zu § 9 EStG, B. III.

#### Bisherige Ausgestaltung des Werbungskostenabzugs

Die Pauschale beträgt 0,30 Euro für jeden vollen Kilometer der Entfernung zwischen der Wohnung des Steuerpflichtigen und seiner ersten Tätigkeitsstätte. Für den Veranlagungszeitraum 2021 ist davon abweichend ab dem 21. Entfernungskilometer eine Pauschale in Höhe von 0,35 Euro und für die VZ 2022 bis 2026 eine Pauschale in Höhe von 0,38 Euro anzusetzen (in der Fassung des Steuerentlastungsgesetzes 2022). Dies gilt auch für Familienheimfahrten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung (§ 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 Satz 9 EStG). Die Entfernungspauschale wird für jeden Arbeitstag gewährt, an dem der Steuerpflichtige seine erste Tätigkeitsstätte aufsucht. Die Entfernungspauschale gilt nicht für Flugstrecken und Strecken mit steuerfreier Sammelbeförderung, § 9 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 EStG. Die Abgeltungswirkung der Pauschale wird durch § 9 Absatz 2 EStG konkretisiert, wonach sämtliche Aufwendungen abgegolten sind, die durch die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte und durch die Familienheimfahrten veranlasst sind.

#### Künftige Ausgestaltung als verkehrsmittelabhängige Aufwandspauschalen

Die Entfernungspauschale wird bislang verkehrsmittelunabhängig gewährt, das heißt sie kommt unabhängig vom verwendeten Verkehrsmittel und von der Entstehung tatsächlicher Aufwendungen zur Anwendung. Sie gilt unabhängig davon und in derselben Höhe, egal, ob die Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem eigenen Pkw oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden und ob dem Steuerpflichtigen überhaupt Kosten für diese Wege entstanden sind. Zwar setzt die Regelung nach ihrem Wortlaut Aufwendungen des Arbeitnehmers für die Wege vom Beschäftigungsort zum Ort des eigenen Hausstands und zurück voraus, doch wird das Entstehen der Aufwendungen mit der Formulierung "Zur Abgeltung der Aufwendungen" aus Vereinfachungsgründen gesetzlich unterstellt. Die Entfernungspauschale soll insbesondere Wettbewerbsgleichheit zwischen den Verkehrsträgern schaffen.<sup>8</sup> Der Gesetzgeber ist berechtigt, Vereinfachungen und Typisierungen zu bilden, die nach den ihm vorliegenden Erfahrungen die regelungsbedürftigen Sachverhalte zutreffend wiedergeben. Diese pauschalierenden Lösungen können zu Härten führen, ohne damit gleichzeitig gegen den allgemeinen Gleichheitssatz zu verstoßen. Die Grenze der gesetzlichen Typisierung wird dann überschritten, wenn sie keine realitätsgerechte Orientierung am typischen Fall darstellt. Die verkehrsmittelunabhängige Regelung wird durch umwelt- und verkehrspolitische Ziele gerechtfertigt. Die Rechtsprechung sieht die Regelung durch umwelt- und verkehrspolitische Lenkungszwecke sowie aus Gründen der Steuervereinfachung als gerechtfertigt an.<sup>9</sup> Dies gilt auch, soweit sie – in Abweichung vom objektiven Nettoprinzip -- als entfernungsabhängige Subvention wirkt. Die Entfernungspauschale ist dennoch insoweit eine systemwidrige Begünstigung bestimmter Verkehrsmittel. Denn üblicherweise setzt der Werbungskostenabzug nach § 9 EStG Aufwendungen und damit eine Vermögensminderung beim Steuerpflichtigen voraus.<sup>10</sup> Die pauschalierte Beschränkung für Kraftfahrzeuge ist auch nicht sachgerecht, als dadurch Nutzer von Kraftfahrzeugen benachteiligt werden. Fahrradfahrer hingegen und erst recht Fußgänger werden über Gebühr bevorzugt. Die AfD-Bundestagsfraktion hält daher eine verkehrsmittelabhängige Festlegung der Entfernungspauschalen für erforderlich, die eine sachgerechte und sich an den tatsächlichen Kosten orientierte gesetzliche Typisierung darstellt. Bei den Kraftfahrzeugkosten hält die Fraktion eine an den Aufwendungen für einen Mittelklassewagen orientierte Kilometerpauschale als typisierende Vereinfachung und bei Nutzung des Öffentlichen Personennverkehrs einen Abzug der tatsächlichen Wegekosten für geboten.

Eine verkehrsmittelabhängige Pauschale würde zu keinem merklichen Mehraufwand für die Verwaltung führen, da der Steuerzahler in seiner Erklärung ohne Weiteres darlegen kann, welches Verkehrsmittel er genutzt hat. Die Höhe des Werbungskostenabzugs würde in der Folge maschinell berechnet.

#### Entfristung der erhöhten Entfernungspauschalen über das Jahr 2026 hinaus

Mit der Begründung einer Entlastung der Steuerpflichtigen von den Mehrkosten des Klimaschutzprogramms wird die Entfernungspauschale befristet für 2021 ab dem 1. Entfernungskilometer auf 0,35 Euro und von 2022 bis 2026 auf 0,38 Euro angehoben. Die Regelung soll für Fernpendler mit besonders langen Arbeitswegen pauschalierend

<sup>8</sup> Bundestagsdrucksache 14/4242, S. 5.

<sup>9</sup> Vgl. Urteile des BFH vom 11.05.2005, BStBl. II 2005, 785, und vom 26.03.2009, BStBl. II 2009, 724.

<sup>10</sup> Vgl. HHR/Bergkemper, § 9 Rdn.442; von Beckerath in Kirchhof, a.a.O., § 9 Rdn. 45 f.

die Mehrkosten durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung ausgleichen.<sup>11</sup> Da das Klimaschutzprogramm alternative Mobilitätsformen und Verhaltensanpassungen fördern soll, erfährt die Begünstigung nur eine zeitlich begrenzte Geltung. Ausweislich der Gesetzesbegründung sollen insbesondere Arbeitnehmer mit längeren Arbeitswegen entlastet werden, da diese von der geltenden CO<sub>2</sub>-Bepreisung besonders stark betroffen seien.<sup>12</sup>

Im Jahr 2021 ist die CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehr in Kraft getreten. Bis zum Jahr 2026 wird der Preis allein deshalb für einen Liter Benzin um rd. 16 Cent/Liter und für einen Liter Diesel um ca. 17 Cent/Liter ansteigen.<sup>13</sup> Außerdem sind die Anschaffungskosten für Kraftwagen und die weiteren Unterhaltskosten stark angestiegen. So führte der ADAC-Verkehrspräsident Gerhard Hillebrand mit Blick auf eine öffentliche Anhörung des Bundestagsfinanzausschusses zum Jahressteuergesetz 2022 bereits im November 2022 aus: „Nicht nur die Energiekosten im Verkehr sind massiv gestiegen, auch die Preise für neue und gebrauchte Fahrzeuge“.<sup>14</sup>

Das Vorhaben, die Erhöhung der Entfernungspauschale ab dem Jahr 2027 wieder zurückzunehmen, ist nach Auffassung der AfD-Bundestagsfraktion bar jeglicher Realität und würde zu einer erheblichen Belastung der berufstätigen Bevölkerung führen, die auf ihr Kraftfahrzeug angewiesen ist, um zum Arbeitsort zu gelangen. Die AfD-Bundestagsfraktion wendet sich gegen derartige, vornehmlich ideologisch begründete Maßnahmen, welche die Bürger zu einem politisch gewünschten Verhalten veranlassen sollen. Dies fängt beim Essen an, wie bei der langjährigen Forderung der GRÜNEN nach einem „Veggie Day“<sup>15</sup> und geht beim Verkehrsmittel weiter, welches der Pendler für die Fahrt zur Arbeitsstätte einsetzen soll.

Erhöhung der Pauschale vom ersten Kilometer an auf 50 Cent

Der Bund der Steuerzahler weist darauf hin, dass es sich bei der Entfernungspauschale um eine wichtige steuerrechtliche Regelung handelt, um die Besteuerung nach dem Leistungsfähigkeits- und Nettoprinzip sicherzustellen.<sup>16</sup> Er führt hierzu aus: „Millionen Berufspendler sind auf ihr Auto angewiesen. Sie können wegen fehlender Infrastruktur nicht auf die Bahn oder den ÖPNV ausweichen. Sie können auch nicht einfach näher an ihren Arbeitsort oder in die Stadt ziehen. Deshalb ist es richtig, dass der Staat ihnen einen Teil der hohen Pendelkosten abnimmt.“

Der Deutsche Steuerberaterverband e. V. kommt zum gleichen Ergebnis: „Insbesondere Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen im ländlichen Raum sind für ihren Arbeitsweg vornehmlich auf das Auto angewiesen. Sie können sich den aktuell immensen Preissteigerungen kurz- bis mittelfristig nicht entziehen. Auch attraktive und geförderte Sonderkonditionen, wie beispielsweise das angedachte 9-Euro-Monatsticket, können die Akzeptanz im ländlichen Raum nicht steigern. Der ÖPNV wurde in den vergangenen Jahren nahezu vollständig abgebaut. In vielen Regionen haben Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bestenfalls die Möglichkeit, gemeinsam mit den Schülern des Ortes das Schulbusangebot zu nutzen. Darüber hinaus ist in vielen Flächenländern in strukturschwachen Regionen lediglich ein sogenanntes Rufbusmodell gegeben, welches kaum für die Beförderung zum Arbeitsplatz infrage kommt.“<sup>17</sup>

Der Bund der Steuerzahler e.V. kritisiert wie auch der ADAC die bisherige Höhe der Entfernungspauschale: „Nach dem Leistungsfähigkeitsprinzip müssen die Kosten des PKW je gefahrenen Kilometer für die Einnahmenerzielung steuerlich berücksichtigt werden. Dies erfolgt bei der aktuellen Entfernungspauschale schon teilweise. Die tatsächlichen Kosten liegen aber um ein Vielfaches höher, als es die Pauschale suggeriert. Der ADAC hat Ende des Jahres 2021 ermittelt, dass ein Mittelklassewagen zwischen 33 und 85 Cent je Kilometer kostet. Aktuell liegen die Werte vermutlich noch höher. Die Entfernungspauschale berücksichtigt zudem nur die einfache Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte. Je gefahrenen Kilometer hin und zurück beträgt sie also

<sup>11</sup> Schmidt, Kommentar zum EStG, Auflage 2023, Rdn. 205 zu § 9 EStG.

<sup>12</sup> Vgl. BR-Drucks. 514/19, 22 f.

<sup>13</sup> <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/kfz-steuer/co2-steuer/#:~:text=Januar%202021%20gilt%20f%C3%BCr%20erstmalig,desto%20h%C3%B6her%20liegt%20der%20Steuersatz>.

<sup>14</sup> <https://www.merkur.de/wirtschaft/spritpreise-adac-fordert-hoehere-pendlerpauschale-ab-erstem-kilometer-zr-91899703.html#:~:text=Pendlerpauschale%3A%20ADAC%20fordert%2038%20Cent,bereits%20ab%20dem%20ersten%20Kilometer>.

<sup>15</sup> <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/veggie-day-gruene-wollen-fleischlosen-tag-in-kantinen-12397473.html>.

<sup>16</sup> Stellungnahme des Bundes der Steuerzahler e.V. zur Öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 25.04.2022.

<sup>17</sup> Deutscher Steuerberaterverband e.V.; Stellungnahme zum Entwurf eines Steuerentlastungsgesetzes 2022 vom 14.04.2022.

weniger als die Hälfte der effektiven Kosten. Würden wir die vom ADAC ermittelten Werte zugrundlegen, müsste die Entfernungspauschale auf mindestens 66 Cent steigen. Inflationsbereinigt müsste ebenfalls eine weitere Erhöhung stattfinden als die im Gesetzentwurf vorgesehene. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes pendeln 77 Prozent der Beschäftigten weniger als 25 Kilometer. Nach einer Auswertung des Bundesfinanzministeriums beträgt die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte gute 23 Kilometer. Einem Großteil der Pendler kommt somit die Erhöhung überhaupt nicht zugute. Auch für sie sind Fahrtkosten aber unvermeidbare Aufwendungen. Ein sachlicher Grund, warum geringere Pendlerfahrten keine Erhöhung der Entfernungspauschale erhalten sollten, ist nicht erkennbar.“<sup>18</sup>

Die AfD-Bundestagsfraktion schließt sich diesen Auffassungen umfänglich an und fordert daher die Anhebung der Entfernungspauschale für solche Berufspendler auf zunächst 50 Cent.

#### Gegenfinanzierung der erhöhten Pauschalen

Würde die Entfernungspauschale weiterhin verkehrsmittelunabhängig gewährt, hätte eine Erhöhung erhebliche Steuermindereinnahmen zur Folge. Das Bundesfinanzministerium geht bei einer Erhöhung um 10 Cent von voraussichtlichen jährlichen Steuermindereinnahmen in Höhe von 2,6 Milliarden aus.<sup>19</sup> Dies gilt wohlgedemert aber nur für den Fall, dass die Entfernungspauschale verkehrsmittelunabhängig gewährt wird. Durch die im Antrag geforderte verkehrsmittelabhängige Festlegung von verkehrsmittelbezogenen Pauschalen und die Abschaffung einer Pauschale für Fußgänger mangels Werbungskosten, wäre die verursachungsgerechte Erhöhung der Entfernungspauschale bei der Nutzung von Kraftfahrzeugen auf 50 Cent/Entfernungskilometer jedenfalls in Teilen gegenfinanziert. Die steuerliche Subventionskomponente bei der Nutzung von anderen Verkehrsmitteln bzw. der Förderung des Fußgängers würde dadurch beseitigt. Dem steuerlichen Abzug als Werbungskosten stehen keine bzw. deutlich geringere Aufwendungen gegenüber. In dieser Höhe liegt eine Steuervergünstigung vor.<sup>20</sup>

Steuervergünstigungen wirken vielfach wie Ausgabenprogramme. Sie sind ihrer Höhe nach nicht über Haushaltsansätze limitiert und auch nicht Gegenstand des jährlichen Haushaltsaufstellungsverfahrens. Die Höhe der in Kauf genommenen Einnahmeausfälle kann in der Regel nur geschätzt werden. Steuervergünstigungen begünstigen Mitnahmeeffekte, haben die Tendenz, sich zu verfestigen und laufen Gefahr, schon bald nicht mehr als Subvention wahrgenommen zu werden. Aus den Gemeinschaftssteuern finanzierte Steuervergünstigungen werden wie Gemeinschaftsaufgaben, aber entsprechend dem jeweiligen Verteilungsschlüssel der Steuereinnahmen, von Bund, Ländern und Kommunen finanziert. Zur Gesetzesänderung bedarf es in diesen Fällen auch der Zustimmung des Bundesrates. Aus all diesen Gründen erweisen sich Steuervergünstigungen als schwer reformier- und steuerbar.<sup>21</sup>

#### Begrenzung der Pauschale auf 4.500 Euro aufheben

Die Entfernungspauschale gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 4 EStG für Fahrten zwischen Wohnung und Tätigkeitsstätte wird bei der Entfernungspauschale bis zu einem Höchstbetrag in Höhe 4.500 Euro als Werbungskosten angesetzt. Ein höherer Betrag ist anzusetzen, soweit der Arbeitnehmer einen Kraftwagen benutzt. Dies gilt jedoch nicht für Motorräder.<sup>22</sup> Der Gesetzgeber nimmt Aufwendungen für öffentliche Verkehrsmittel von der abzugsbegrenzenden Wirkung der Entfernungspauschale aus. Sie können nach § 9 Absatz 2 Satz 2 EStG auch angesetzt werden, soweit sie den im Kalenderjahr insgesamt als Entfernungspauschale abziehbaren Betrag übersteigen. Die AfD-Bundestagsfraktion hält die Begrenzung der Abzugsfähigkeit bei der Einführung von Aufwandspauschalen für sachlich nicht gerechtfertigt und ist daher für die Aufhebung der Höchstbetragsbegrenzung.

<sup>18</sup> Stellungnahme des Bundes der Steuerzahler e.V. zur Öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 25.04.2022.

<sup>19</sup> Datensammlung zur Steuerpolitik 2022, S. 89, bezogen auf das Jahr 2023. Grobe Schätzung, inklusive Auswirkungen auf den Solidaritätszuschlag.

<sup>20</sup> Wenn auch nicht im Sinne von § 12 StabG; Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2021 bis 2024 S. 146.

<sup>21</sup> Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2021 bis 2024, S. 14.

<sup>22</sup> Schmidt, Kommentar zum EStG, Rdn. 187 zu § 9 EStG.

Mobilitätsprämie entsprechend erhöhen und ausweiten

Durch die Mobilitätsprämie<sup>23</sup> werden auch Bürger entlastet, für die ein höherer Werbungskostenabzug infolge der erhöhten Entfernungspauschale zu keiner steuerlichen Entlastung führt.<sup>24</sup> Für Pendler, die aufgrund ihres geringen Einkommens keine Lohnsteuer zahlen, wurde 2021 die Möglichkeit geschaffen, als Alternative zu der erhöhten Entfernungspauschale ab dem 21. Entfernungskilometer eine sogenannte Mobilitätsprämie zu wählen. Sie beträgt 14 Prozent der erhöhten Pauschale, was dem Eingangssteuersatz im Einkommensteuertarif entspricht. Die Mobilitätsprämie gibt es aber nur, wenn mit den Fahrtkosten der Arbeitnehmer-Pauschbetrag überschritten wird. Die zu berücksichtigende Entfernungspauschale beträgt ab 2022 und befristet bis 2026 auch hier 0,38 Euro. Eine Mobilitätsprämie kann durch Einkommensteuerbescheid festgesetzt werden.

Die Regelungen für Geringverdiener sollten an die erhöhte Entfernungspauschale angepasst werden; sie sollte zudem auch ab dem ersten Kilometer gewährt werden. Das Lohnabstandsgebot sollte nach Auffassung der AfD-Bundestagsfraktion auch hier beachtet werden, besonders nach der jüngsten Erhöhung des Bürgergeldes. Die aus Steuermitteln finanzierten Sozialleistungen dürfen danach nicht zu einem höheren verfügbaren Einkommen führen als der Einsatz der eigenen Arbeitskraft mit beruflich bedingten Mobilitätskosten.

Automatisierte Anpassung der Pauschalen

Nach Auffassung des Deutschen Steuerberaterverbands e.V. (DStV) sollten seitens des Gesetzgebers im Zuge der beständigen Bewertung etwaiger Pauschalen auch regelmäßige Kostensteigerungen angemessen berücksichtigt werden. Dies ist in den vergangenen Jahren mit besonderem Blick auf die Entfernungspauschale nicht erfolgt. Bemerkenswert erscheint dem DStV gerade bei diesem Aspekt, dass der Gesetzgeber vor rund 18 Jahren in seinen Überlegungen weiter war als heute: Bereits im Zuge des Haushaltsbegleitgesetzes 2004 war eine Entfernungspauschale in Höhe von 0,40 Euro im Gespräch.<sup>25</sup>

Seit Jahrzehnten wird der Euro von Inflation begleitet, wodurch sich die realen Werte der ökonomischen Rechenparameter der Steuerlast verändern. Die Nominalbeträge des Steuerrechts bleiben jedoch über viele Jahre konstant, sodass Freibeträge, Freigrenzen, Pausch- und Höchstbeträge wirtschaftlich Jahr für Jahr kleiner werden und die Tarifbelastung der jeweiligen Bemessungsgrundlage sich somit von Jahr zu Jahr erhöht, selbst wenn ein realer Einkommenszuwachs nicht stattfindet. Bisher gibt es für diese Art der fortwährenden Anpassung der Tarifeckwerte, Freibeträge, Freigrenzen, Pausch- und Höchstbeträge im Einkommensteuergesetz in Deutschland keinen Automatismus. Damit unterliegen solche Anpassungen immer dem Abwägungsprozess der regierungstragenden Fraktionen, wodurch auch die Pauschbeträge zu spät oder teilweise gar nicht angepasst werden, um durch die Steuermehreinnahmen andere ideologische Projekte finanzieren zu können. Diese Steuermehreinnahmen sind somit heimliche Steuererhöhungen zu Lasten der Steuerzahler, über die der Deutsche Bundestag keinen Beschluss fasst. Als Lösung bietet sich ein Automatismus für die notwendigen jährlichen Anpassungen der Tarifeckwerte, Freibeträge, Freigrenzen, Pausch- und Höchstbeträge im Einkommensteuergesetz an die Inflation an, wie dies die AfD-Bundestagsfraktion in ihrem Gesetzentwurf vom 24.03.2023 zur Anpassung steuerrechtlicher Vorschriften an die Folgen der kalten Progression gefordert hat.<sup>26</sup> Dies umfasst eine automatische Anpassung der Entfernungspauschalen. Die AfD-Bundestagsfraktion fordert daher, alle Entfernungspauschalen ab dem Jahr 2025 automatisiert jeweils an das aktuelle Preisniveau anzupassen.

<sup>23</sup> §§ 100-109 EStG.

<sup>24</sup> Bundestagsdrucksache 19/14338, S. 26.

<sup>25</sup> Deutscher Steuerberaterverband e.V.; Stellungnahme zum Entwurf eines Steuerentlastungsgesetzes 2022 vom 14.04.2022.

<sup>26</sup> Bundestagsdrucksache 20/6144.