



Bundesverband Lohnsteuerhilfvereine e.V.
Reinhardtstr. 23 · 10117 Berlin

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Vorsitzende MdB Frau Bettina Stark-Watzinger
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bundesverband
Lohnsteuerhilfvereine e.V.
Reinhardtstr. 23 · 10117 Berlin
Telefon 030 / 585 84 04 – 0
Telefax 030 / 585 84 04 – 99
E-Mail info@bvl-verband.de
Web www.bvl-verband.de

per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de

Berlin, 31.10.2019

Gesetzentwurf der Fraktionen CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

BT-Drucksache 19/14338

Sehr geehrte Frau Stark-Watzinger,

zum oben genannten Regierungsentwurf nehmen wir nachfolgend Stellung.

In dem Entwurf stehen die Maßnahmen der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung, befristete Anhebung der Entfernungspauschale für Pendler sowie eine Mobilitätsprämie im Fokus.

Wir begrüßen diese Regelungen. Steuerliche Anreize zur energetischen Sanierung des Gebäudebestands dürften eine schnelle Wirkung entfalten. Die Anhebung der Entfernungspauschale und die Einführung einer Mobilitätsprämie sind wichtige Punkte des Programms. Das Ziel, die neuen zusätzlichen Belastungen für Pendler durch die vorgesehenen Maßnahmen zu kompensieren, findet unsere Unterstützung.

Stellungnahme

Artikel 1 – Änderung des Einkommensteuergesetzes

1. Nummer 4 – § 35 c Steuerermäßigung für energetische Maßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäude

Energetische Sanierungsmaßnahmen an selbstgenutztem Wohneigentum sollen ab 2020 für einen befristeten Zeitraum von 10 Jahren durch einen prozentualen Abzug der Aufwendungen von der Steuerschuld gefördert werden. Je Objekt, das älter als 10 Jahre sein muss, beträgt die Steuerermäßigung 20 % der Aufwendungen, maximal 40.000 Euro. Der Abzug von der Steuerschuld erfolgt im Jahr des Abschlusses der Maßnahme und im darauffolgenden Kalenderjahr in Höhe von 7 % der Aufwendungen – höchstens jeweils 14.000 Euro – und im zweiten auf den Abschluss folgenden Kalenderjahr in Höhe von 6 %, höchstens 12.000 Euro.

Der BVL begrüßt diese Maßnahme und geht davon aus, dass sie zu deutlich spürbaren Anreizen für Investitionen an selbstgenutzten Objekten führen wird.

Sanierungswillige haben künftig folglich die Wahl, Maßnahmen wie die Wärmedämmung von Wänden, Dachflächen oder Geschossdecken, die Erneuerung der Fenster oder Außentüren, die Erneuerung bzw. den Einbau einer Lüftungs- oder Heizungsanlage sowie den Einbau von digitalen Systemen zur energetischen Betriebs- und Verbrauchsoptimierung einzeln oder im Zuge einer Gesamtanierung steuerlich geltend machen. Beim Ausschluss von Doppelförderungen kann der Steuerpflichtige für jede Einzelmaßnahme entscheiden, ob er beispielsweise für die Wärmedämmung von Wänden die steuerliche Förderung in Anspruch nimmt und für die Erneuerung der Fenster oder Außentüren dagegen eine KfW-Förderung. Die Förderung beginnt im Jahr des Abschlusses der jeweiligen energetischen Maßnahme. Geförderte Einzelmaßnahmen können in unterschiedlichen Jahren abgeschlossen werden. Die progressionsunabhängige Ausgestaltung der neuen Förderung gewährleistet, dass Gebäudebesitzer aller Einkommensklassen gleichermaßen von der steuerlichen Förderung profitieren. Voraussetzung ist jedoch eine entsprechende Höhe der tariflichen Einkommensteuer.

Es wäre deshalb wünschenswert gewesen, die Förderung flexibler auszugestalten, so dass der Steuerpflichtige die Steuerermäßigung innerhalb des dreijährigen Förderzeitraums beliebig in Anspruch nehmen oder zumindest nicht ausgenutzte Steuerermäßigungen nachholen könnte.

Artikel 2 – Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes

Nummer 3 – § 9 Absatz 1 Satz 3 EStG (Entfernungspauschale)

Benzin, Diesel und Erdgas verteuern sich weiter und dieses Mal aus nachvollziehbaren Gründen des Klimaschutzes. Es ist deshalb nicht nur richtig, sondern auch notwendig, im Gegenzug diejenigen Arbeitnehmer, die zwingend darauf angewiesen sind, mit dem Pkw ihren Arbeitsplatz zu erreichen, zu entlasten.

Die Anpassung der Entfernungspauschale an die gestiegenen Kosten ist dazu ein geeignetes Mittel. Die Maßnahme findet die Unterstützung des BVL.

Pauschalen – folglich auch die Entfernungspauschale – müssen grundsätzlich so ausgestaltet sein, dass sie eine **sachgerechte Typisierung** bedeuten, das heißt, dass sie die Mehrheit der Fälle **realitätsnah** abbilden. Damit eine einmal vorgenommene realitätsnahe Ausgestaltung erhalten bleibt, ist darüber hinaus erforderlich, dass ihre Werte regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob sie in ihre Höhe noch sachgerecht sind.

Diese regelmäßige Überprüfung der Höhe der Entfernungspauschale sollte eine Selbstverständlichkeit sein und nicht nur dann vorgenommen werden, wenn extreme Preisentwicklungen oder – wie jetzt – ein Maßnahmenbündel zum Klimaschutz dies herausfordern. Die Entfernungspauschale wurde **seit 2004** nicht mehr überprüft und angepasst. Sie ist nicht mehr realitätsgerecht.

Die Fahrt zur Arbeit gehört zu den notwendigen erwerbsbedingten Aufwendungen des Steuerpflichtigen. Deren steuerliche Berücksichtigung entspricht den Grundprinzipien des deutschen Steuerrechts, der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit und dem objektiven Nettoprinzip. Anderenfalls würde Einkommen besteuert, das dem Arbeitnehmer durch die notwendig getätigten Aufwendungen gar nicht mehr zur Verfügung steht. Ausgaben, die dem Bürger nur deshalb entstehen, weil er seinen Beruf ausübt, müssen aus steuersystematischen Gründen zwingend die steuerliche Bemessungsgrundlage mindern.

Aufgrund des progressiv verlaufenden Steuertarifs wirkt sich diese Minderung systemgerecht bei jedem Steuerpflichtigen unterschiedlich aus.

Die Behauptung, Gutverdienende profitierten mehr als Geringverdiener, suggeriert etwas völlig falsches. Profiteur von Mobilität und Flexibilität der Steuerpflichtigen ist vielmehr allein der Staat bzw. das Gemeinwesen. Steuerpflichtige, die zwingend auf den Pkw angewiesen

sind, um zur Arbeit zu gelangen, profitieren nicht von der Entfernungspauschale, sondern sind wegen der anfallenden berufsbedingten Mobilitätsaufwendungen stärker belastet. Diese stärkere Belastung zu mindern ist das Ziel der Neuregelung und diesem Ziel stimmt der BVL uneingeschränkt zu.

Der Einwand, ein Preis für CO₂ ergebe nur dann Sinn, wenn derjenige, der sich klimaschädlich verhalte, dieses Verhalten in seinem Geldbeutel spürt, ist richtig, wenn es um die private Nutzung des Pkw geht. Im Zusammenhang mit der Entfernungspauschale von „Belohnung“ und „Profiteuren“ zu sprechen, ist nicht angemessen. Wer zwingend auf das Auto angewiesen ist, um zur Arbeit zu gelangen und nicht auf Bus und Bahn umsteigen kann, kann über diesen Teil seines Einkommens nicht frei verfügen. Er muss es zwingend dafür verwenden, seinen Arbeitsplatz zu erreichen. Ein solcher Arbeitnehmer darf nicht den vollen Preisaufschlag zahlen, sondern muss entlastet werden.

Die Entfernungspauschale ist weder ein fragwürdiges Instrument, noch wird jemand damit belohnt. Die Bewohner der Innenstädte, die dort hohe Mietpreise zahlen, subventionieren die Pendler auch nicht, wie eine Studie des Instituts für Arbeitsmarktforschung (IAB) aus 10/2018 beweist.

Aus ihr geht hervor, dass 51 % der Pendler innerhalb städtischer Regionen pendeln, 7 % pendeln von einer Stadtwohnung zur Arbeit auf das Land, 24 % pendeln innerhalb ländlicher Regionen und lediglich **18 % der Pendler vom ländlichen Raum in die Innenstädte** (Seite 5). Dies widerlegt eindrucksvoll die immer wieder vorgebrachte Mär vom billigen Wohnen auf dem Land auf Kosten der Innenstadtbewohner, die teure Mieten zahlen.

Die vorgesehene Entlastungswirkung der Pendler reicht allerdings nicht aus.

Der BVL fordert deshalb:

- 1. Keine zeitliche Befristung**
- 2. Erhöhung der Entfernungspauschale ab dem 1. Kilometer**
- 3. Regelmäßige Überprüfung im Zweijahresrhythmus**

Die Pauschale muss wegen der gestiegenen Betriebskosten eines durchschnittlichen Pkw im Grunde genommen auf mindestens 0,40 Euro angehoben werden.

Zur Erinnerung:

1991, vor nunmehr 28 Jahren, wurde die Kilometerpauschale von zuvor 0,26 Euro (0,50 DM) auf 0,30 Euro (0,58 DM) erhöht.

2001 wurde die Entfernungspauschale auf 0,36 Euro für die ersten 10 Kilometer und auf 0,40 Euro ab dem 11. Kilometer erhöht.

2004 wurde sie im Zuge fiskalisch motivierter, einheitlicher Kürzung einer Vielzahl von Pauschalen auf 0,30 Euro abgesenkt und gilt seitdem unverändert.

Der Preis für einen Liter Superbenzin lag 1991 bei etwa 0,68 Euro (1,33 DM). Derzeit kostet Superbenzin etwa 1,48 Euro. Das entspricht einer Steigerung um 0,80 Euro, die 117 % ausmachen - bei gleich gebliebener Höhe der Entfernungspauschale. Zwar verringerten sich seitdem auch die Kraftstoffverbräuche, jedoch in geringerem Umfang; zudem stiegen im Gegenzug die Pkw-Preise erheblich.

Zwingend ist diese Anpassung für die Steuerpflichtigen, die auf die Nutzung eines Pkw angewiesen sind. Die Entfernungspauschale muss beibehalten und regelmäßig an gestiegene Kosten angepasst werden. Eine ausreichend bemessene Pauschale berücksichtigt völlig zu Recht auch bei den Arbeitnehmern, die aufgrund ihrer Arbeitszeiten und fehlendem öffentlichen Nahverkehr weiterhin auf die Nutzung des Individualverkehrs für ihre berufliche Tätigkeit angewiesen sind, die zur Einkommenserzielung notwendigen Pkw-Kosten als Werbungskosten.

Für die übrigen Verkehrsteilnehmer, ob sie nun den ÖPNV nutzen, mit Fahrrad oder als Mitfahrer einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, stellt die Entfernungspauschale eine Subvention dar, soweit die tatsächlichen Aufwendungen geringer sind. Allerdings ist diese Subvention politisch gewünscht und aus Steuervereinfachungsgründen sinnvoll.

Wenn die Entfernungspauschale für die Strecken, die auch ohne Pkw, zum Beispiel mit dem Fahrrad zur Arbeit zurückgelegt werden kann (bis 20 Kilometer), nicht angepasst wird, verkompliziert dies das Steuerrecht unnötig. Auch im Hinblick auf die Intention des Gesetzes, klimaschonendes Verhalten zu fördern, überzeugt die Beschränkung auf Entfernungen ab dem 21. Kilometer nicht.

Laut der Studie des Instituts für Arbeitsmarktforschung (IAB) aus 10/2018 lag die mittlere Pendeldistanz im Jahr 2015 bei 10,5 km. Die Anhebung der Entfernungspauschale oberhalb 20 km kommt deshalb nur einem kleinen Teil der Pendler zugute. Die Grenze von 20 km ist

willkürlich gewählt und liegt weit über der durchschnittlichen mittleren Entfernung. Von der Anhebung sind vermehrt männliche und besser qualifizierte Arbeitnehmer begünstigt, die im Mittel größere Entfernungen zurücklegen (vgl. IAB-Studie) und in der Regel auch ein höheres Einkommen beziehen.

Die Beschränkung auf größere Entfernungen ist sozial unausgewogen. Im Sinne der künftigen Rechtssicherheit sollte die höhere Entfernungspauschale ab dem 1. Kilometer gewährt werden. Die Regelung bliebe einfach in der Anwendung und würde mögliche verfassungsrechtliche Fragen vermeiden.

Artikel 2 – Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes

Nummer 4 – § 101ff. EStG (Mobilitätsprämie für geringe Einkommen)

In den neuen §§ 101 bis 109 EStG wird für Pendler, die mit ihren zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrags liegen, die Möglichkeit geschaffen, alternativ zu den erhöhten Entfernungspauschalen von 35 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer eine Mobilitätsprämie zu beantragen.

Die Zielsetzung der Regelung, auch in den Fällen eine Entlastung zu erreichen, in denen ein höherer Werbungskostenabzug infolge der erhöhten Entfernungspauschalen zu keiner entsprechenden steuerlichen Entlastung führt, **wird seitens des BVL unterstützt.**

Bei Arbeitnehmern gilt dies, soweit durch die erhöhten Entfernungspauschalen zusammen mit den übrigen Werbungskosten, die im Zusammenhang mit den Einnahmen aus nichtselbständiger Arbeit stehen, der **Werbungskostenpauschbetrag überschritten** wird. Die Mobilitätsprämie beträgt **14 Prozent** dieser Bemessungsgrundlage, was dem Eingangssteuersatz im Einkommensteuertarif entspricht.

Die Entlastung zielt auf Bürger, die zu ihrer Arbeitsstätte mehr als 20 Kilometer pendeln müssen, dadurch mit Werbungskosten von über 1.000 Euro belastet sind, aber ein steuerpflichtiges Einkommen unter dem Grundfreibetrag erzielen. Die oben erwähnte IAB-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass für Personen mit niedriger sowie mittlerer Qualifikation beziehungsweise einfachen oder qualifizierten Tätigkeiten die Pendelstrecke in der Zeit von 2000 bis 2014 am stärksten gestiegen ist. Das bedeutet, dass immer häufiger Personen mit niedriger Qualifikation und damit auch mit niedrigerem Einkommen eine größere Entfernung zu ihrer Arbeitsstätte zurücklegen.

Insbesondere in ländlichen Regionen gibt es Arbeitnehmer und auch Mitglieder in Lohnsteuerhilfvereinen, die durch Verteuerung der Mobilitätskosten belastet werden und diesen Kosten nicht ausweichen können und die zudem durch die geplante Anhebung der Entfernungspauschale nicht entlastet werden, weil sie bereits bisher nach geltendem Recht keine Steuern zahlen, das heißt, bereit bei Zugrundelegung der vorhandenen Werbungskosten bereits keine Einkommensteuer anfällt.

Beispiel (realer Fall):

Eheleute, Zusammenveranlagung, drei Kinder

Ehemann, Bruttoarbeitslohn: 26.500,00 Euro, Ehefrau Minijob

Werbungskosten

Fahrten zur ersten Tätigkeitsstätte 2.400,00 Euro

Gewerkschaftsbeitrag 117,00 Euro

Berufskleidung 134,00 Euro

Sonstige WK 203,00 Euro

Insgesamt: 2.854,00 Euro

Vorsorgeaufwand 5.574,00 Euro

Sonderausgaben 72,00 Euro

Das zu versteuernde Einkommen beträgt in diesem Fall genau 18.000 Euro.

Die tarifliche Einkommensteuer beläuft sich auf NULL Euro. Auf Basis dieser Zahlen (VZ 2018) erhalten die Eheleute durch eine Erhöhung der Entfernungspauschale keine Entlastung, die Mobilitätsprämie wirkt sich hingegen in vollem Umfang aus.

Wer Leistungsträger der Gesellschaft ist, richtet sich unseres Erachtens nicht danach, wie hoch das erzielte zu versteuernde Einkommen ist. Leistungsträger sind gerade auch diejenigen, die trotz eines relativ niedrigen Einkommens täglich einen längeren Arbeitsweg auf sich nehmen, um einer Erwerbstätigkeit nachzugehen. Wir halten es deshalb sozial- und arbeitsmarktpolitisch für falsch, diese Leistungsträger der Gesellschaft durch klimapolitische Maßnahmen, denen sie durch ihre Erwerbstätigkeit nicht ausweichen können, zu belasten.

Um diese Arbeitnehmer zielgenau für die höheren Kosten für die Fahrten zur Arbeit analog den anderen Steuerpflichtigen zu entlasten, bleibt im Grunde nur eine zusätzliche Zahlung (Prämie). Die vorgesehene Prämie entspricht exakt der steuerlichen Entlastung mit dem Einstiegssteuersatz, so dass insoweit keine Verwerfungen bzw. nicht sachgerechten Vorteile gegenüber anderen Steuerpflichtigen entstehen.

Bei der Zielgruppe der Mobilitätsprämie besteht realistisch die Möglichkeit, dass Fälle der Aufstockung des Arbeitslosengeldes II vorliegen. Es sollte sichergestellt sein, dass die Mobilitätsprämie dann nicht auf die Aufstockungsbeträge angerechnet wird. Die Mobilitätsprämie würde dadurch wieder neutralisiert und das Förderziel nicht erreicht. Wie schon bei der Entfernungspauschale fordern wir auch die Mobilitätsprämie ab dem ersten Kilometer. Der Vorteil wäre auch eine einfachere Berechnung, weil eine Vergleichsrechnung entfallen würde.

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Rauhöft
Geschäftsführer

Erich Nöll, RA
Geschäftsführer

BVL – BUNDESVERBAND LOHNSTEUERHILFEVEREINE E.V.