

Entfernungspauschale | 22.02.2023 | Nr. 62/23

Ole-Christopher Plambeck: TOP 8: Pendlerinnen und Pendler weiter entlasten

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrter Herr Präsident,

sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundesregierung mit ihrem Bundesfinanzminister hätte die Möglichkeit initiativ eine Anpassung der Entfernungspauschale und auch der Mobilitätsprämie an den gestiegenen Kosten des täglichen Arbeitsweges vorzuschlagen.

Stattdessen kann sich der FDP-Minister mal wieder nicht in der Ampel durchsetzen und benötigt die Hilfe der Länder.

Dabei sag ich ganz klar, dass so eine Initiative absolut richtig ist, um Pendlerinnen und Pendler, die jeden Tag zur Arbeit fahren und damit unser Land am Laufen halten, stärker zu entlasten.

Eine stärkere Entlastung ist nicht nur geboten, sondern auch notwendig. Gerade in einem Flächenland, wie Schleswig-Holstein, ist es wichtig, diesen Flächenfaktor zu berücksichtigen. Natürlich ist der Nahverkehr mit dem Deutschlandticket günstiger geworden, aber wenn kein ÖPNV-Angebot da ist, bin ich auf das Auto angewiesen, wenn ich z.B. in einem Dorf im ländlichen Raum wohne, aber in Hamburg arbeite oder als Handwerker gar nicht die Möglichkeit habe, mit Bahn oder Bus zu fahren. So ist die Überwindung einer Distanz zwischen Wohnort und erster Tätigkeitsstätte und die dadurch entstehenden Wegekosten notwendige Bedingung einer beruflichen oder betrieblichen Betätigung, gleichwohl wird die Höhe der Wegekosten erheblich durch individuelle Entscheidungen des Steuerpflichtigen beeinflusst. Also die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels bzw. des Wohn- oder Arbeitsorts. Aber gibt es wirklich diese Wahl? Viele Steuerpflichtige haben faktisch keine Wahl, weil der Wohnort oder der Arbeitsort und damit auch das Verkehrsmittel nicht ohne weiteres zu ändern ist. Deswegen muss der tägliche Arbeitsweg steuerlich angemessen berücksichtigt werden und zwar ab dem ersten Kilometer.

Gerade mit Blick auf den Grundsatz der Besteuerung nach der persönlichen Leistungsfähigkeit - die für die Lastengleichheit im Einkommensteuerrecht maßgeblich ist, ist das notwendig. Danach unterliegt der Einkommensteuer grundsätzlich nur das Nettoeinkommen, d.h. der Saldo aus den Erwerbseinnahmen einerseits und den -

betrieblichen bzw. beruflichen – Erwerbsaufwendungen, wie hier die Entfernungspauschale, andererseits.

Das Bundesverfassungsgericht erkennt aber auch außerfiskalische Förderungs- und Lenkungsziele mit verkehrs-, umwelt-, sozial und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen an. Förderungs- und Lenkungsziele können insoweit besondere sachliche Gründe darstellen, die Ausnahmen von einer folgerichtigen Umsetzung und Konkretisierung steuerrechtlicher Belastungsentscheidungen rechtfertigen. Deswegen ist es sozialpolitisch richtig, auch diejenigen in den Blick zu nehmen, die kein hohes Einkommen erzielen oder sogar ein Einkommen unter dem Grundfreibetrag haben. Denn diese sind von den Kostensteigerungen besonders belastet.

Deswegen ist das Instrument der Mobilitätsprämie ein richtiges Instrument, welches aber im Verhältnis der tatsächlichen Kosten nicht ausreicht. Im Übrigen hat die aktuelle Gesetzeslage mit der erhöhten Pauschale ab dem 21. Kilometer einen sozialpolitischen Grund, um Personen mit einem längeren Arbeitsweg und damit mit einer höheren Belastung, stärker zu entlasten. Wir sehen es aber auch so, dass bereits ab dem ersten Kilometer eine Anpassung der Entlastung aufgrund der Kostensteigerungen erfolgen muss. Daher bitten wir die Landesregierung in den kommenden Gesprächen mit dem Bund über eine Anpassung der Entfernungspauschale und der Mobilitätsprämie für eine Entlastung einzusetzen, mit der Maßgabe die tatsächliche Kostenentwicklung, sowie soziale und ökologische Aspekte zu berücksichtigen.

Wir bitten um Zustimmung unseres Antrages.

Vielen Dank.