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

Bundesministerium der Finanzen
Vertreter der Leiterin der Steuerabteilung
MDg Stephan Rochow
Wilhelmstr. 97
11017 Berlin

Bundesverband
Lohnsteuerhilfevereine 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

Berlin, den 08.09.2025

Per E-Mail: IVA2@bmf.bund.de, nkr@bmj.bund.de

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Steueränderungsgesetzes 2025

GZ: IV A 2 - S 1910/01657/002/035
DOK: COO.7005.100.2.12719827

Sehr geehrter Herr Rochow,

nachfolgend übersenden wir Ihnen die Stellungnahme des Bundesverbandes Lohnsteuerhilfevereine e.V. (BVL) zum Referentenentwurf eines Steueränderungsgesetzes 2025.

Die Anhebung der Entfernungspauschale und den damit verbundenen Wegfall der Staffelung der Kilometersätze begrüßen wir sehr. Dies entspricht der langjährigen Forderung des BVL. Die geplante Maßnahme halten wir für zwingend erforderlich, um den stetigen Anstieg der Mobilitätskosten für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zumindest teilweise abzumildern. Die steuerliche Berücksichtigung der Mobilitätskosten entspricht dabei den Grundprinzipien des deutschen Steuerrechts und der verfassungsrechtlichen Vorgaben. Ausgaben, die dem Bürger nur deshalb entstehen, weil er seinen Beruf ausübt, müssen aus steuersystematischen Gründen zwingend die steuerliche Bemessungsgrundlage mindern.

Mit einer Veröffentlichung der Stellungnahme mit enthaltenen personenbezogenen Daten sind wir einverstanden.

Für einen weiteren Austausch stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Jana Bauer, LL.M.
Geschäftsführerin

David Martens, LL.M.
Stellv. Geschäftsführer

Vorstand: Uwe Rauhöft (Vorsitzender) · Tobias Gerauer StB (stellvertretender Vorsitzender)
Harald Hafer · Kathrin Klotzke-Rost StBin · Bernhard Mayer StB, RA · Christian Munzel RA · André Rosenberger StB
Peter Späth · Christian Staller · Ali Tekin
Geschäftsführerin: Jana Bauer

Vereinsregister
Registergericht Berlin
Nr. VR 35687 B

Stellungnahme des Bundesverbandes Lohnsteuerhilfevereine e.V. zum Referentenentwurf eines Steueränderungsgesetzes 2025

Artikel 2: Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes [01.01.2026]

Nummer 1 - § 3 Nr. 26 Satz 1, § 3 Nr. 26a Satz 1

Zur Stärkung des Ehrenamts erachten wir die vorgesehene Erhöhung der Übungsleiter- und Ehrenamtspauschale als zielgerichtete Maßnahme. Zuletzt wurden die Pauschalen zum Veranlagungszeitraum 2021 erhöht. Unter Berücksichtigung der Inflationsraten der letzten fünf Jahre wäre ein vollständiger Inflationsausgleich erst durch eine Anhebung des Übungsleiterfreibetrags auf ca. 3.750 Euro und der Ehrenamtspauschale auf ca. 1.050 Euro erreicht.

Anzumerken ist, dass § 3 Nr. 26b Satz 1 EStG für die Tätigkeit eines ehrenamtlichen Betreuers eine jährliche Aufwandspauschale nach § 1878 BGB gewährt. Die Aufwandspauschale ist steuerfrei, soweit sie zusammen mit der Übungsleiterpauschale den Freibetrag nach § 3 Nr. 26 EStG nicht überschreitet. Erzielt ein Steuerpflichtiger bereits mit einer oder mehreren Tätigkeiten i.S. von § 3 Nr. 26 Einnahmen i.H.v. 3.000 Euro, so dass der Freibetrag verbraucht wird, führt dies zur Steuerpflicht der Aufwandspauschale. Mithin besteht für ihn kein Anreiz, sich darüber hinaus noch als Vormund oder Betreuer zu engagieren. Nach unserer Auffassung ist dies nicht nachvollziehbar, denn die Tätigkeit eines Übungsleiters bzw. Ausbilders steht in keinem sachlichen Zusammenhang mit der Tätigkeit eines ehrenamtlichen Betreuers.

Nummer 3 - § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 und 5

Nach Maßgabe des Koalitionsvertrags der Bundesregierung soll die Entfernungspauschale zum 1. Januar 2026 dauerhaft ab dem ersten Kilometer auf 38 Cent erhöht werden. Bei dieser Vereinbarung handelt es sich aus unserer Sicht um das zentrale Entlastungsversprechen der Bundesregierung im Bereich der Arbeitnehmerbesteuerung. Die beabsichtigte Umsetzung im vorliegenden Referentenentwurf ist daher zu begrüßen.

Rechtliche Würdigung der Entfernungspauschale

Beim objektiven Nettoprinzip ist die Veranlassung von Kosten zu berücksichtigen. Insoweit verstößt das „Werkstorprinzip“, das den Abzug von Fahrtkosten ablehnt, gegen das Nettoprinzip und die Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit (dazu BVerfG, 2 BvL 1/07 vom 9.12.2008, Absatz-Nr. 73). Deshalb ist es systematisch richtig, dass Fahrtkosten zur ersten Tätigkeitsstätte durch Ansatz der verkehrsmittelunabhängigen Entfernungspauschale oder in Höhe der tatsächlichen Aufwendungen berücksichtigt werden müssen. Deren steuerliche Berücksichtigung entspricht den Grundprinzipien des deutschen Steuerrechts und der verfassungsrechtlichen Vorgaben. Anderenfalls würde Einkommen besteuert, das dem Arbeitnehmer aufgrund der notwendigerweise getätigten Aufwendungen 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. Folglich

müssen Pendler eine entsprechende Entlastung erhalten. Aufgrund des progressiv verlaufenden Steuertarifs wirkt sich diese Minderung systemgerecht bei jedem Steuerpflichtigen unterschiedlich aus. Eine steuerliche Benachteiligung geringerer Einkommen ist daraus nicht ableitbar.

Höhe der Entfernungspauschale

Die Typisierung im Rahmen der Entfernungspauschale muss die Sachverhalte der Steuerpflichtigen realitätsgerecht abbilden. Seit Jahren wurde die Entfernungspauschale nicht ausreichend an die gestiegenen Preise angepasst. In dieser Hinsicht ist der geltende Wert zu niedrig, denn insgesamt ist eine deutliche Erhöhung der Mobilitätskosten seit 2020 zu verzeichnen. Neben erhöhten Preisen bei den Kraftstoffen sind weitere Kosten für die PKW-Nutzung ungeachtet der Antriebsart in den letzten Jahren drastisch gestiegen. Der Anstieg binnen einer Jahresfrist fiel überdurchschnittlich aus (vgl. Pressemitteilung Nr. N 007 vom 14.02.2025, Statistisches Bundesamt). Auch kombinierte Tickets für Bus, Bahn und Ähnliches sind infolge der Preiserhöhung beim Deutschlandticket stark verteuert. Laut dem Statistischen Bundesamt liegt der Anstieg bei 11,6 %. Ferner sind Ausweichmöglichkeiten auf den öffentlichen Personennahverkehr insbesondere bei Steuerpflichtigen im ländlichen Raum nicht in einem ausreichenden Maße gegeben. Hierbei gilt es zu beachten, dass zunehmend fehlende Wohnungen in Ballungsgebieten die Arbeitnehmer zu längeren Wegstrecken und somit höheren Fahrtkosten zwingen.

Die von der Bundesregierung vereinbarte Anhebung der Entfernungspauschale und der damit verbundene Wegfall der Staffelung der Kilometersätze ist daher sachgerecht und zwingend erforderlich, um den stetigen Anstieg der Mobilitätskosten für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zumindest teilweise abzumildern.

Darüber hinaus können anstelle der tatsächlichen Aufwendungen, die dem Arbeitnehmer durch die persönliche Benutzung eines Beförderungsmittels entstehen, die Fahrtkosten mit den pauschalen Kilometersätzen angesetzt werden, die für das jeweils benutzte Beförderungsmittel (Fahrzeug) als höchste Wegstreckenentschädigung nach dem Bundesreisekostengesetz festgesetzt sind. Aktuell beträgt die Wegstreckenentschädigung 30 Cent je Kilometer zurückgelegter Strecke, wenn an der Benutzung eines Fahrzeugs ein erhebliches dienstliches Interesse besteht. Aus den oben genannten Gründen halten wir eine Anhebung der pauschalen Reisekosten entsprechend der Entfernungspauschale für sinnvoll.

Subventionscharakter der Entfernungspauschale

Entgegen der Behauptung des Umweltbundesamtes (UBA) und weiterer Akteure ist die Entfernungspauschale keine klimaschädliche Subvention – sie fördert keine langen Arbeitswege mit dem PKW. Das in der politischen Diskussion vorgebrachte Argument, die Entfernungspauschale führe zu ökologisch falschen Anreizen und unterstütze das Wachstum des Verkehrsaufkommens und den Trend zu langen Arbeitswegen, ist nachweislich unzutreffend.

Nach einer empirisch basierten Studie aus dem Jahr 2023 hat die Entfernungspauschale keine ökonomisch signifikante Auswirkung auf die Wahl des Wohnortes oder des Arbeitsplatzes

(Hechtner/Blaufus/Baumgart, Untersuchung der ökonomischen Wirkung der einkommensteuerlichen Entfernungspauschale auf das Pendelverhalten von Steuerpflichtigen[1]). Mithin entsteht keine Anreizwirkung durch eine höhere Pauschale, für Fahrten mit dem PKW größere Entfernungen zurückzulegen, um mehr Werbungskosten geltend zu machen. Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Entfernungspauschale keine negativen Folgen wie längere Pendeldistanz und Wegzug hervorruft. Insbesondere bei Nutzung eines PKW erreicht die Steuerentlastung nur einen Bruchteil der tatsächlichen Aufwendungen des Steuerpflichtigen.

In den Fällen, in denen die Entfernungspauschale tatsächlichen Subventionscharakter entfaltet, erfüllt diese steuerpolitische und gesellschaftlich gerechtfertigte Lenkungsziele zur Förderung von Fahrgemeinschaften und Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Nummer 4 - § 101 Satz 1

Die Regelung zur Entfristung der Mobilitätsprämie ist folgerichtig. Anzumerken ist, dass die gesetzliche Einschränkung auf die Gruppe der Fernpendler, die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte sowie für die wöchentliche Familienheimfahrt im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung ab dem 21. Kilometer haben, nur einen geringen Anwendungsbereich hat.

Anmerkungen zur Arbeitstagepauschale

Nach Maßgabe des Koalitionsvertrags der Bundesregierung der 21. Legislaturperiode soll zum Zweck der Reduzierung der Steuerbürokratie die Einführung einer Arbeitstagepauschale geprüft werden, die verschiedene Werbungskosten für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zusammenfasst. Ausgangspunkt dieser Überlegungen sind die Empfehlungen der Expertenkommission „Bürgernahe Einkommensteuer“ des Bundesministeriums der Finanzen, die eine Zusammenfassung der Homeoffice-Pauschale, des häuslichen Arbeitszimmers und der Entfernungspauschale angeregt hat.

Bei genauer Betrachtung dieser Empfehlungen offenbart sich je nach Ausgestaltung der Grad des Spannungsverhältnisses zwischen Vereinfachung und leistungsgerechter Besteuerung. Beispielsweise dürften die Steuerpflichtigen gemäß der ersten Alternative der Expertenkommission pro Arbeitstag pauschal sechs Euro in der Steuererklärung ansetzen. Darüber hinausgehende Aufwendungen würden bei Fernpendlern steuerlich unberücksichtigt bleiben. In diesem Zusammenhang ist fraglich, inwieweit die Durchbrechung des objektiven Nettoprinzips zu rechtfertigen ist, wenn als Rechtfertigungsgrund die Verwaltungspraktikabilität ins Feld geführt wird. In der Beratungspraxis, insbesondere auch in der Kommunikation mit der Finanzverwaltung, spielen Angaben zur Entfernungspauschale während des Veranlagungsverfahrens eine untergeordnete Rolle. Tatsächlich werden diese Fälle häufig vollständig automationsgestützt veranlagt. Eine weitere Pauschalierung im Zusammenhang mit der Entfernungspauschale

[1] European Journal of Law and Economics, published online: 31.07.2025
https://link.springer.com/article/10.1007/s10657-025-09850-2

scheint daher – ungeachtet der sich hierdurch ergebenden Schlechterstellung ganzer Bevölkerungsgruppen und des damit verbundenen gesellschaftspolitischen Verwerfungspotentials – nicht zielgenau und wohlmöglich rechtlich fragwürdig zu sein.

Ferner würde die Zusammenfassung der Homeoffice-Pauschale und Entfernungspauschale die im Koalitionsvertrag vereinbarte und nun im vorliegenden Referentenentwurf beabsichtigte Umsetzung der Erhöhung der Entfernungspauschale ab dem ersten Kilometer konterkarieren. Das zentrale Entlastungversprechen der Bundesregierung im Bereich der Arbeitnehmerbesteuerung würde je nach Ausgestaltung für ganze Bevölkerungsgruppen in das Gegenteil verkehrt werden und zu einer steuerlichen Mehrbelastung führen.

BVL – BUNDESVERBAND LOHNSTEUERHILFEVEREINE E.V.

Der Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e.V. vertritt die gemeinsamen Interessen von mehr als 300 Lohnsteuerhilfevereinen gegenüber dem Gesetzgeber und der Finanzverwaltung. Die dem BVL angeschlossenen Lohnsteuerhilfevereine beraten und betreuen mehr als vier Millionen Mitglieder – Arbeitnehmer, Pensionäre und Rentner.