



Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO

an den Finanzausschuss des Deutschen Bundestages

zum Steuervollzug bei der Entfernungspauschale

Hinweise zu dem Regierungsentwurf eines
Steuerentlastungsgesetzes 2022

Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des § 96 Absatz 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Er ist auf der Internetseite des Bundesrechnungshofes veröffentlicht (www.bundesrechnungshof.de).

Gz.: VIII 3 - 2020 - 0846 (Bericht)

Bonn, den 4. April 2022

Dieser Bericht des Bundesrechnungshofes ist urheberrechtlich geschützt.

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	3
1	Berichts Anlass	4
2	Entfernungspauschale für Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte	4
3	Finanzielle Bedeutung für die öffentlichen Haushalte	6
4	Steuervollzug bei der Entfernungspauschale verbessern	6
5	Unfallkosten nicht ohne gesetzliche Grundlage gesondert berücksichtigen	7
6	Klimaschutzaspekte einbeziehen	8
7	Stellungnahme des Bundesministeriums der Finanzen	9
8	Fazit	9

0 Zusammenfassung

Der Bundesrechnungshof nimmt zu dem von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf eines Steuerentlastungsgesetzes 2022 (Regierungsentwurf) Stellung. Der Gesetzentwurf sieht unter anderem vor, die bereits für die Jahre 2024 bis 2026 festgelegte zweite Erhöhung der Entfernungspauschale für Fernpendlerinnen und Fernpendler um 3 Cent auf 38 Cent auch auf die Jahre 2022 und 2023 zu erstrecken (Tzn. 1 und 2).

- 0.1 Die Entfernungspauschale wird in etwa 15 Mio. Steuerfällen in Anspruch genommen und hat ein jährliches Entlastungsvolumen von derzeit rund 5,5 Mrd. Euro. Das Entlastungsvolumen steigt durch die Erhöhung um jährlich 310 Mio. Euro an (Tz. 3).
- 0.2 Der Bundesrechnungshof hat im Jahr 2020 auf erhebliche Vollzugsmängel bei der Entfernungspauschale hingewiesen. Er empfahl, die Pauschale stärker in den Fokus der Finanzämter zu nehmen und das Risikomanagementsystem zu verbessern. Die Steuerverwaltung hat diese Empfehlungen bislang nur unzureichend umgesetzt. Angesichts der hohen finanziellen Bedeutung der Pauschale für die Haushalte von Bund und Ländern bekräftigt der Bundesrechnungshof seine Empfehlungen (Tz. 4).
- 0.3 Die gesetzliche Regelung sieht vor, dass durch die Pauschale sämtliche Aufwendungen abgegolten sind. Der Bundesfinanzhof (BFH) hat die Abgeltungswirkung auch für Unfallkosten bestätigt. Die Steuerverwaltung berücksichtigt die Kosten in der Praxis aber auf der Grundlage eines Verwaltungsschreibens zusätzlich. Der Bundesrechnungshof weist darauf hin, dass dieses Schreiben hierfür keine zureichende Rechtsgrundlage darstellt (Tz. 5).
- 0.4 Der Regierungsentwurf begründet das Vorziehen der erhöhten Fernpendlerpauschale ausschließlich als soziale Ausgleichsmaßnahme. Es ist nicht erkennbar, wie dies in das Bestreben der Bundesregierung einzuordnen ist, die ökologischen Belange der Mobilität besser zu berücksichtigen. Der Bundesrechnungshof regt an, die Gesetzesbegründung dahingehend zu ergänzen (Tz. 6).
- 0.5 Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hält eine Betrachtung des Vollzugaufwands für das vorliegende Gesetzgebungsverfahren nicht für maßgeblich. Zu den Unfallkosten sieht es keinen Regelungsbedarf. Hinsichtlich der Klimaschutzaspekte verweist es auf die angestrebte Neuordnung der Pauschale (Tz. 7).
- 0.6 Der Bundesrechnungshof empfiehlt, die vorgesehenen gesetzlichen Maßnahmen mit einer durchgreifenden Verbesserung des Verwaltungsvollzugs bei der Entfernungspauschale zu begleiten. Er weist zudem auf die Möglichkeit hin, mit dem Gesetzgebungsvorhaben – sofern es dem gesetzgeberischen Willen entspricht – eine tragfähige Grundlage für die zusätzliche Abzugsmöglichkeit von Unfallkosten zu schaffen. Der Bundesrechnungshof hält es für angezeigt, in steuergesetzlichen Vorhaben mit Mobilitätsbezug frühzeitig auch Klimaschutzaspekte einzubeziehen (Tz. 8).

1 Berichtsanlass

Die Bundesregierung hat am 16. März 2022 den Entwurf eines Steuerentlastungsgesetzes 2022 beschlossen.¹ Der Gesetzentwurf soll das Ziel der Bundesregierung unterstützen, die Bürgerinnen und Bürger von gestiegenen Energiekosten zu entlasten. Dafür ist unter anderem vorgesehen, die bereits für die Jahre 2024 bis 2026 festgelegte zweite Erhöhung der Entfernungspauschale für Fernpendlerinnen und Fernpendler auf 38 Cent auf den 1. Januar 2022 vorzuziehen. Daneben sollen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer durch die Anhebung des Arbeitnehmer-Pauschbetrags um 200 Euro auf 1 200 Euro entlastet werden.

Aufgrund seiner Prüfungserfahrungen zum Steuervollzug bei der Entfernungspauschale und aus grundsätzlichen Erwägungen gibt der Bundesrechnungshof Hinweise zu dem Gesetzentwurf. Der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV) hat im Zuge der Ressortabstimmung bereits zum Referentenentwurf des BMF Stellung genommen.² Im Anschreiben zur Kabinetttvorlage fehlen Angaben zu der Stellungnahme (§ 51 Nummer 4 Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien). Der Bundesrechnungshof nimmt dies zum Anlass für den Hinweis, dass der BWV die nachfolgend dargestellte Auffassung teilt.

Das BMF hatte Gelegenheit, zu dem Entwurf des Berichts Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme ist im Bericht berücksichtigt.

2 Entfernungspauschale für Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte

Grundsätze

Aufwendungen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern für Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte sind Werbungskosten.³ Sie mindern die einkommensteuerliche Bemessungsgrundlage. Zur Abgeltung dieser Aufwendungen ist für jeden Arbeitstag, an dem die Arbeitnehmerin oder der Arbeitnehmer die erste Tätigkeitsstätte tatsächlich aufsucht, eine Entfernungspauschale (auch: „Pendlerpauschale“) von 30 Cent für jeden vollen Kilometer der Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte anzusetzen. Eine weitere Pauschalierung sieht das Einkommensteuergesetz (EStG) nicht vor. Die Anzahl der Arbeitstage und die Entfernungskilometer müssen exakt ermittelt und erfasst werden.

Die Entfernungspauschale wird verkehrsmittel- und aufwandsunabhängig gewährt. So wird sie insbesondere bei Nutzung eines Kraftfahrzeugs wie auch öffentlicher Verkehrsmittel

¹ Bundesrats-Drucksache 127/22.

² BWV-Schreiben an das BMF vom 3. März 2022, Gz.: VIII 3 - 05 20 03 10 / 2022 - 1.

³ § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 1 EStG.

gleichermaßen angesetzt. Der abzugsfähige Betrag der Entfernungspauschale ist bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aber auf 4 500 Euro im Kalenderjahr begrenzt.⁴

Erhöhte Pauschale für Fernpendler

Durch das Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht vom 21. Dezember 2019⁵ wurde die Entfernungspauschale für Fernpendlerinnen und Fernpendler in zwei Schritten angehoben (sog. Fernpendlerpauschale): ab dem Jahr 2021 um 5 Cent auf 35 Cent und ab dem Jahr 2024 um weitere 3 Cent auf 38 Cent. Diese Erhöhungen gelten ab dem 21. Entfernungskilometer und sind bis zum Jahr 2026 befristet. Nach der Zielsetzung des Gesetzes sollen sie höhere Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte, die sich durch die CO₂-Bepreisung ergeben, teilweise ausgleichen. Bis zum 20. Entfernungskilometer kommt weiterhin die Entfernungspauschale von 30 Cent zum Ansatz. Die betragsmäßige Begrenzung auf 4 500 Euro im Kalenderjahr bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel umfasst auch die Fernpendlerpauschale.⁶ Eine anderweitige Regelung hat der Gesetzgeber nicht getroffen.

Vorziehen des zweiten Erhöhungsschritts durch das Steuerentlastungsgesetz 2022

Der Regierungsentwurf zum Steuerentlastungsgesetz 2022 sieht in Artikel 2 Nummer 1 Buchstaben a und b erneut Änderungen bei der Entfernungspauschale vor. Hiermit soll die bereits für die Jahre 2024 bis 2026 festgelegte zweite Erhöhung der Pauschale ab dem 21. Entfernungskilometer um 3 Cent auf 38 Cent auch auf die Jahre 2022 und 2023 erstreckt werden. Damit sollen Fernpendlerinnen und Fernpendler von der gegenwärtigen Steigerung der Mobilitätskosten entlastet werden.

Die mit dem zweiten Erhöhungsschritt verbundene Entlastung wird somit durch den Regierungsentwurf um zwei Jahre ausgedehnt. Diese wird demnach für insgesamt fünf Jahre gewährt.

Die Wirkung der betragsmäßigen Begrenzung der Entfernungspauschale auf 4 500 Euro im Kalenderjahr bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist in diesem Zusammenhang umstritten. Nach Stimmen in der Literatur könne sie dazu führen, dass die Erhöhung auf 38 Cent für Bus- und Bahnpendelnde ins Leere läuft.⁷ Dies könne einen Wechsel der Fernpendlerinnen und Fernpendler von Bus und Bahn zum Kraftfahrzeug begünstigen.

⁴ § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 2 EStG.

⁵ BGBl. I 2019, Seite 2886.

⁶ § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 8 EStG.

⁷ Vgl. Broer, M., Bahn-Fernpendler und die Entfernungspauschale: Ein steuerlicher Vorschlag zur Minderung des CO₂-Ausstoßes, Der Betrieb 2022, Seite 613 ff.

3 Finanzielle Bedeutung für die öffentlichen Haushalte

Die Entfernungspauschale ist die am häufigsten geltend gemachte Werbungskostenart. Sie wird nach Erkenntnissen des Bundesrechnungshofes in etwa 15 Mio. Steuerfällen in Anspruch genommen und hat ein jährliches Entlastungsvolumen von derzeit rund 5,5 Mrd. Euro.⁸

Das Entlastungsvolumen steigt durch die Erhöhung um 3 Cent auf 38 Cent nach den Angaben der Bundesregierung um jährlich 310 Mio. Euro an. Das Vorziehen des zweiten Erhöhungsschritts auf die Jahre 2022 und 2023 führt mithin zu einer zusätzlichen Entlastung von insgesamt rund 0,6 Mrd. Euro. Durch diese Erhöhung nimmt die finanzielle Bedeutung der Pauschale für die Haushalte von Bund und Ländern weiter zu.

Aufgrund der degressiven Wirkung bei der Steuerentlastung profitieren – wie bei anderen Werbungskostenarten auch – Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit höherem Einkommen stärker von der Entfernungspauschale als solche mit niedrigerem Einkommen. Denn in absoluten Beträgen ist die Steuerentlastung bei hohem Einkommen größer als bei niedrigem. Grund ist der progressive Einkommensteuertarif. Unabhängig davon erreichen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer mit niedrigerem Einkommen mit ihren Werbungskosten seltener den Pauschbetrag von 1 000 Euro.⁹

Mit sich erhöhender Entfernungspauschale verstärkt sich dieser Effekt.¹⁰ Auch wirkt sich die Erhöhung durch die im Regierungsentwurf ebenfalls vorgesehene Anhebung des Arbeitnehmer-Pauschbetrags auf 1 200 Euro¹¹ im Ergebnis nur insoweit aus, als die geltend gemachten Mobilitätskosten den zusätzlichen Betrag von 200 Euro überschreiten.

4 Steuervollzug bei der Entfernungspauschale verbessern

Der Bundesrechnungshof hat nach einer Prüfung der Entfernungspauschale im Jahr 2020 auf erhebliche Mängel beim Steuervollzug hingewiesen. So wurde die Pauschale in vielen Fällen

⁸ Vgl. auch Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage des Abgeordneten Dr. Dietmar Bartsch, DIE LINKE, vom 16. November 2021, Bundestags-Drucksache 20/104, Frage 3.

⁹ Vgl. Blanck, R., Zimmer, W., (2021): Klimaschutzinstrumente im Verkehr - Umgestaltung der Entfernungspauschale. Umweltbundesamt (Hrsg.). Dessau-Roßlau, 2021. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier_entfernungspauschale_kliv.pdf, zuletzt aufgerufen am 11. März 2022.

¹⁰ Vor diesem Hintergrund hat sich das Bundesministerium für Arbeit und Soziales im Rahmen seiner Stellungnahme zum Referentenentwurf des Steuerentlastungsgesetzes 2022 kritisch zum Vorziehen des zweiten Erhöhungsschritts geäußert.

¹¹ Artikel 2 Nummer 2 des Regierungsentwurfs.

nur unzureichend geprüft, Sachverhalte selten aufgeklärt. Die Finanzämter wendeten stattdessen häufig gesetzlich nicht vorgesehene „Arbeitstagepauschalen“ an und ermittelten nur selten die zutreffend anzusetzenden Entfernungskilometer. Zudem war das Risikomanagementsystem der Steuerverwaltung nur bedingt wirksam. Die Feststellungen des Bundesrechnungshofes ließen auf einen vollzugsbedingten Steuerausfall im dreistelligen Millionenbereich jährlich schließen.

Der Bundesrechnungshof hat empfohlen, die Entfernungspauschale stärker in den Fokus der Veranlagungsstellen der Finanzämter zu nehmen und das Risikomanagementsystem zu verbessern. Darüber hinaus forderte er eine bessere Qualität elektronischer Datensätze, die an die Finanzämter übermittelt werden. Die Steuerverwaltung hat diese Empfehlungen bislang nur unzureichend umgesetzt.

Angesichts der hohen finanziellen Bedeutung der Entfernungspauschale für die Haushalte von Bund und Ländern sieht der Bundesrechnungshof weiterhin dringenden Handlungsbedarf beim Verwaltungsvollzug und bekräftigt seine Empfehlungen. Er regt an, dass das BMF die vorgesehenen gesetzlichen Maßnahmen mit einer durchgreifenden Verbesserung des Verwaltungsvollzugs bei der Entfernungspauschale begleitet.

5 Unfallkosten nicht ohne gesetzliche Grundlage gesondert berücksichtigen

Durch die Entfernungspauschale sind sämtliche Aufwendungen abgegolten, die durch die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte entstehen.¹² Dies gilt beispielsweise auch für Parkgebühren, Finanzierungskosten und Versicherungsbeiträge.¹³ Nach dem Gesetzeswortlaut soll die Entfernungspauschale eine umfassende Abgeltung beruflich veranlasster Mobilitätsaufwendungen bewirken. Sie soll damit auch der Verwaltungsvereinfachung dienen. Lediglich für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und bei Mobilitätsaufwendungen von Menschen mit Behinderungen lässt das Gesetz ausnahmsweise den Abzug der tatsächlich entstandenen Aufwendungen zu.¹⁴

Der BFH hat die umfassende Abgeltungswirkung der Entfernungspauschale in einem Urteil aus dem Jahr 2019¹⁵ bestätigt. Er hat entschieden, dass fahrzeug- und wegstreckenbezogene Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Unfall nicht neben der Entfernungspauschale als Werbungskosten abgezogen werden können. Die Steuerverwaltung wendet die Rechtsprechung in der Praxis aber nicht an. Nach Ansicht des BMF soll die Abgeltungswirkung der Entfernungspauschale für fahrzeug- und wegstreckenbezogene Unfallkosten nicht gelten.

¹² § 9 Absatz 2 Satz 1 EStG.

¹³ BMF-Schreiben vom 18. November 2021, BStBl. I 2021, Seite 2315, Tzn. 1 und 30. Vgl. auch BFH vom 15. April 2010, VI R 20/08, BStBl. II 2010, Seite 805.

¹⁴ § 9 Absatz 2 Satz 2 ff. EStG.

¹⁵ BFH-Urteil vom 19. Dezember 2019, Az.: VI R 8/18, BStBl. II 2020, Seite 291.

Diese Aufwendungen können auf der Grundlage eines Verwaltungsschreibens zusätzlich als Werbungskosten berücksichtigt werden, wenn sie auf einer beruflich veranlassten Fahrt zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte entstanden sind.¹⁶ Das BMF vertritt damit eine vom Gesetzeswortlaut und von der Rechtsprechung des BFH abweichende Auffassung. Der BFH hat in seinem Urteil ausdrücklich dargelegt, weshalb die Rechtsauffassung des BMF zur zusätzlichen Abzugsfähigkeit von Unfallkosten neben der Entfernungspauschale nicht trägt. Das BMF hält dennoch weiter an der Verwaltungsregelung fest.

Der Bundesrechnungshof sieht die im Verwaltungswege gewährte Abzugsfähigkeit von Unfallkosten im Hinblick auf den abweichenden Gesetzeswortlaut und die BFH-Rechtsprechung kritisch. Sie führt zu einer Rechtsunsicherheit, die auch zu Lasten des Steuerpflichtigen gehen kann.

Nach Auffassung des Bundesrechnungshofes ist es Sache des Gesetzgebers, den Werbungskostenabzug zu regeln. Sofern es der gesetzgeberische Wille ist, fahrzeug- und wegstreckenbezogene Unfallkosten zusätzlich zum Abzug zuzulassen, weist der Bundesrechnungshof auf die Möglichkeit hin, mit dem vorliegenden Gesetzgebungsvorhaben eine tragfähige gesetzliche Grundlage zu schaffen.

6 Klimaschutzaspekte einbeziehen

Die mit dem Regierungsentwurf vorgezogene Erhöhung der Entfernungspauschale auf 38 Cent ist Ergebnis der Beschlüsse des Koalitionsausschusses vom 23. Februar 2022. Als Grund wurden dort die steigenden Kosten für Mobilität genannt. Außerdem strebt die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode eine Neuordnung der Entfernungspauschale an, die ökologisch-soziale Belange der Mobilität besser berücksichtigt (Nummer 4 des Beschlusses des Koalitionsausschusses).

Der Regierungsentwurf begründet das Vorziehen der Erhöhung ausschließlich als soziale Ausgleichsmaßnahme. Es ist darin nicht erkennbar, wie dies in das Bestreben der Bundesregierung einzuordnen ist, die ökologischen Belange der Mobilität besser zu berücksichtigen. Augenscheinlich macht die zusätzliche Entlastung vor allem das Fahren mit dem Kraftfahrzeug finanziell attraktiver. Dadurch dürfte der CO₂-Ausstoß steigen. Von einer kurzfristigen Anpassung des Fahrverhaltens bei Fernpendlerinnen und Fernpendlern – etwa durch einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel – ist daher nicht auszugehen.¹⁷

Der Bundesrechnungshof regt an, die Gesetzesbegründung um Ausführungen zu ergänzen, wie sich die vorgesehene Maßnahme in den ökologischen Kontext einordnen lässt.

¹⁶ BMF-Schreiben vom 18. November 2021, BStBl. I 2021, Seite 2315, Tzn. 1 und 30.

¹⁷ Vgl. Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht, Bundesrats-Drucksache 514/19 vom 17. Oktober 2019, Seite 11.

7 Stellungnahme des Bundesministeriums der Finanzen

Zu Vollzugsmängeln bei der Entfernungspauschale macht das BMF geltend, dass es für das vorliegende Gesetzgebungsverfahren nicht maßgeblich sei, den Vollzugsaufwand zu betrachten. Sofern notwendig, werde dieser Aspekt bei einer zukünftigen Überarbeitung der Entfernungspauschale mitberücksichtigt.

Zu den Unfallkosten sieht das BMF keinen Regelungsbedarf. Es handle sich um eine für die Steuerpflichtigen begünstigende Regelung, für die zudem Rechtssicherheit bestehe, da sich die Verwaltung über das BMF-Schreiben zu den Entfernungspauschalen entsprechend gebunden habe. Der Deutsche Bundestag habe im Jahr 2000 den Willen bekundet, Unfallkosten aus der Abgeltungswirkung der Entfernungspauschale herauszulösen.¹⁸ Eine entsprechende Regelung finde sich in dem BMF-Schreiben zu den Entfernungspauschalen vom 18. November 2021¹⁹.

Hinsichtlich der Klimaschutzaspekte weist das BMF darauf hin, dass – entsprechend des Ergebnisses des Koalitionsausschusses vom 23. Februar 2022 – die gesamte Entfernungspauschale demnächst auf dem Prüfstand stehe. Dies bleibe abzuwarten.

8 Fazit

Die Entfernungspauschale hat eine herausgehobene finanzielle Bedeutung für die Haushalte von Bund und Ländern. Durch das Vorziehen des zweiten Erhöhungsschritts für Fernpendlerinnen und Fernpendler um zwei Jahre nimmt diese Bedeutung weiter zu.

Der Bundesrechnungshof bekräftigt daher seine Empfehlung, den Steuervollzug bei der Entfernungspauschale durchgreifend zu verbessern.

Er hält die im Verwaltungswege gewährte zusätzliche Abzugsmöglichkeit von Unfallkosten für nicht rechtssicher. Es ist Sache des Gesetzgebers zu entscheiden, ob dafür eine tragfähige gesetzliche Grundlage geschaffen werden soll. Das einschlägige BMF-Schreiben bindet lediglich die Verwaltung, nicht aber die Gerichtsbarkeit.

Entgegen der Auffassung des BMF ergibt sich auch aus den von ihm angeführten Gesetzesmaterialien nichts anderes. Hierauf hat der BFH in seinem Urteil aus dem Jahr 2019 hingewiesen:²⁰ Der Wille des Gesetzgebers, Unfallkosten aus der Abgeltungswirkung der

¹⁸ Bundestags-Drucksache 14/4631 vom 15. November 2000, Seiten 1 und 10. So auch Bundestags-Drucksache 16/12099 vom 3. Mai 2009, Seite 6.

¹⁹ BMF-Schreiben vom 18. November 2021, BStBl. I 2021, Seite 2315, Tzn. 1 und 30.

²⁰ BFH-Urteil vom 19. Dezember 2019, Az.: VI R 8/18 BStBl. II 2020, Seite 291, Tzn. 19 bis 21.

Entfernungspauschale herauszulösen, um Schlechterstellungen von PKW-Nutzern zu vermeiden²¹, müsse im Wortlaut des Gesetzes auch seinen Niederschlag finden.²²

Die von der Bundesregierung angestrebte Neuordnung der Entfernungspauschale sollte auch die klimapolitischen Ziele berücksichtigen. Der Bundesrechnungshof hält es für angezeigt, in steuergesetzliche Vorhaben mit Mobilitätsbezug frühzeitig auch Klimaschutzaspekte und ökologische Zielsetzungen einzubeziehen.

Korn

Dr. Dingendorf

²¹ Bundestags-Drucksache 14/4631 vom 15. November 2000, Seiten 1 und 10.

²² Aus denselben Gründen kann nach Auffassung des BFH auch der Hinweis auf die Begründung des Entwurfs eines Gesetzes zur Fortführung der Gesetzeslage bei der Entfernungspauschale (Bundestags-Drucksache 16/12099 vom 3. Mai 2009, Seite 8) kein anderes Ergebnis rechtfertigen, vgl. BFH-Urteil vom 19. Dezember 2019, Az.: VI R 8/18 BStBl. II 2020, Seite 291, Tz. 21.