

Leiter Unterabteilung IV C  
Bundesministerium der Finanzen

*Datum*  
11. Oktober 2019

*Seite*  
1 von 5

**Referentenentwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht**

Sehr geehrter Herr ,

für die Zusendung des Referentenentwurfs eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht danken wir Ihnen und nehmen hierzu kurzfristig Stellung. Vorab weisen wir darauf hin, dass die Frist zur Stellungnahme von nur einem Werktag nicht zumutbar ist und eine detaillierte Stellungnahme nicht ermöglicht.

Grundsätzlich unterstützt der BDI die Intention des Gesetzes, die Herausforderungen der CO<sub>2</sub>-Reduktion anzugehen und umweltfreundliches Verhalten steuerlich stärker zu fördern. So sieht der BDI diesen Gesetzentwurf als den ersten Schritt zur Förderung klimafreundlicher Alternativen. Weitere solcher Pakete für u. a. Gebäude, die Prozesswärme und industrielle Produktion müssen folgen.

Zu den einzelnen Maßnahmen nehmen wir wie folgt Stellung:

**Zu Art 1: Änderung des Einkommensteuergesetzes**

**Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden (§ 35c EStG-E)**

Mit dem neuen § 35c EStG werden energetische Sanierungsmaßnahmen an selbstgenutzten Wohngebäuden mittels progressionsunabhängigem Steuerabzug steuerlich gefördert. Damit soll das Ziel der Bundesregierung, die Treibhausgase bis 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 zu verringern, unterstützt werden. Die steuerliche Förderung selbstgenutzten Wohneigentums wird deshalb ab 2020 in Ergänzung zur existierenden Förderkulisse als weitere Säule der Förderung eingeführt. Durch einen Abzug von der Steuerschuld wird gewährleistet, dass

**Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.**  
Mitgliedsverband  
BUSINESSEUROPE

*Hausanschrift*  
Breite Straße 29  
10178 Berlin  
*Postanschrift*  
11053 Berlin  
*Telekontakte*  
T: +493020281507  
F: +493020282507

*Internet*  
www.bdi.eu  
*E-Mail*  
M.Wuennemann@bdi.eu

Wohngebäudeeigentümer aller Einkommensklassen von der Maßnahme profitieren.

Seite  
2 von 5

Die Einführung einer attraktiven, einfach umsetzbaren und technologieoffenen steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung, die anwendbar für Einzelmaßnahmen ist, ist der benötigte Impuls für die geforderte Beschleunigung der Sanierungsgeschwindigkeit bei privat genutzten 1- und 2-Familienhäusern und Wohngebäuden.

Bei der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung ist ein Fördersatz von 20 Prozent mit einer Abzugsfähigkeit von 3 Jahren die Mindestanforderung, um einen Sanierungsimpuls zu erzielen. Elementar wichtig ist, dass das Instrument baldmöglichst, d. h. zum 1. Januar 2020 (ggf. mit rückwirkendem Inkrafttreten), eingeführt wird. Eine Laufzeit von mindestens 10 Jahren ist die zentrale Voraussetzung dafür, den Nutzern ausreichend Zeit zur Inanspruchnahme der Maßnahme zu geben und gleichzeitig für die Unternehmen die benötigte Planungssicherheit für den Aufbau zusätzlicher Kapazitäten zur Deckung einer steigenden Nachfrage nach Sanierungsmaßnahmen zu schaffen.

Die Anwendbarkeit sollte alle Objekte abdecken, deren Herstellung bis zum 31. Dezember 2019 abgeschlossen wurde, denn Investitionsentscheidungen müssen im Lichte des „Klimaprogramms 2030“ mit Blick auf ihre Folgen für den Gebäudebesitzer neu bewertet werden können. Gleichzeitig sollten, bei Objekten, deren Herstellung nach dem 31. Dezember 2019 abgeschlossen wurde, keine Sanierungsmaßnahmen förderungsfähig sein (Anpassungsbedarf des § 35c Abs. 1 S. 1 EStG-E).

Förderfähig sollten mindestens alle in der vorliegenden KfW-Liste als förderfähig eingestufte Maßnahmen sein, d. h. keine dieser Maßnahmen sollte zukünftig nicht-förderfähig werden. Die vorliegende KfW-Liste beinhaltet hocheffiziente Maßnahmen, die einen wichtigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Einsparung leisten und förderfähig bleiben müssen (Anpassungsbedarf des § 35c Abs. 1 S. 2 EStG-E).

Die Ausstellung einer durch ein Fachunternehmen auszufertigen Bescheinigung, die Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Steuerermäßigung sein soll, muss unbedingt für das Unternehmen einfach handhabbar gestaltet werden. Die Ausarbeitung des amtlich vorgeschriebenen Musters muss in engem Dialog mit den Handwerks- und Wirtschaftsverbänden erfolgen (§ 35c Abs. 2 EStG-E).

## **Zu Art. 2: Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes**

### **Anpassung der Entfernungspauschale (§ 9 Abs. 1 S. 3 EStG-E)**

Zur Entlastung der Fernpendler soll die Entfernungspauschale ab 1. Januar 2021 befristet bis zum 31. Dezember 2026 ab dem 21. Kilometer um 5 Cent auf 0,35 Euro je vollen Entfernungskilometer erhöht werden.

Eine zeitlich befristete Anhebung der Entfernungspauschale um 5 Cent auf 35 Cent je vollen Entfernungskilometer ist nachvollziehbar. Um dem Ziel der Bundesregierung, die Bürger zu entlasten, gerecht zu werden,

sollte eine Befristung über die gesamte Laufzeit des Klimaschutzprogrammes bis 2030 festgeschrieben werden, denn ab 2026 ist mit einem signifikanten Anstieg der CO<sub>2</sub>-Preise zu rechnen. Diese steigen, während die Erhöhung der Pendlerpauschale gleichbleibt. Daher sollte die Laufzeit bis 2030 reichen. So können Steuerpflichtige mit langen Arbeitswegen entlastet und zukünftige Belastungen - z. B. in Form steigender Kraftstoffpreise – (teilweise) kompensiert werden. Es ist richtig, dass in der Gesetzesbegründung darauf hingewiesen wird, dass Fernpendler gerade im ländlichen Raum oftmals nicht auf ein ausgebautes ÖPNV-Netz zurückgreifen können und daher auf den PKW angewiesen sind. Wir weisen jedoch darauf hin, dass die Erhöhung und kilometerbezogene Differenzierung der Entfernungspauschale eine Verkomplizierung der Werbungskostenberechnung darstellt. Sinn und Zweck einer Pauschale ist gerade ihre einfache Anwendung in Massensachverhalten. Daher ist auch vor diesem Hintergrund die lediglich zeitlich befristete Anwendung sinnvoll und notwendig.

### **Doppelte Haushaltsführung (§ 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 5 S. 9 EStG-E)**

Auch für diejenigen Steuerpflichtigen, die so weit entfernt von ihrer ersten Tätigkeitsstätte wohnen, dass sie nicht arbeitstäglich zwischen ihrer Wohnung und dieser Arbeitsstätte pendeln können, sondern einen beruflich veranlassten doppelten Haushalt führen, soll die Entfernungspauschale für eine Familienheimfahrt wöchentlich ab dem 21. Entfernungskilometer um 5 Cent auf 35 Cent angehoben werden. Des Weiteren erhalten die Steuerpflichtigen wie bisher ab dem ersten Kilometer eine Pauschale von 30 Cent je Entfernungskilometer.

Diese gesetzliche Änderung ist als zeitlich befristete Maßnahme nachvollziehbar, wenngleich auch sie zu einer Verkomplizierung der steuerrechtlichen Regelungen führt. Analog zur befristeten Erhöhung der Entfernungspauschale sollte auch diese Regelung bis Ende 2030 gelten.

### **Mobilitätsprämie (§§ 101ff. EStG-E)**

Für Pendlerinnen und Pendler, die mit ihrem zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrags liegen, soll die Möglichkeit geschaffen werden, alternativ zu den erhöhten Entfernungspauschalen von 35 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer eine Mobilitätsprämie in Höhe von 14 Prozent dieser erhöhten Pauschale zu wählen. Hierdurch sollen auch diejenigen Bürgerinnen und Bürger entlastet werden, bei denen ein höherer Werbungskostenabzug infolge der erhöhten Entfernungspauschalen zu keiner entsprechenden steuerlichen Entlastung führt.

Die Anspruchsvoraussetzungen und administrativen Anforderungen an die vorgesehene Mobilitätsprämie (insbesondere Antragsverfahren bzw. Abgabe einer Steuererklärung) dürften den Anwendungsbereich der Maßnahme stark begrenzen. Statt eines Antragsverfahrens sollte etwa eine Günstiger-Prüfung erwogen werden.

### **Art. 3: Änderung des Umsatzsteuergesetzes**

Der Umsatzsteuersatz für die Beförderung von Personen im inländischen Schienenbahnfernverkehr wird ermäßigt. Nach § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG werden bislang unter anderem die Umsätze im schienengebundenen Personennahverkehr ermäßigt besteuert. Voraussetzung für die ermäßigte Besteuerung ist, dass die Beförderungsleistung innerhalb einer Gemeinde ausgeführt wird oder die Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt. Die Begünstigung soll nun auf den schienengebundenen Personenfernverkehr im Inland erweitert werden, ohne dass es auf die Beförderungsstrecke ankommt.

Die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der ermäßigt besteuerten Personenbeförderungsleistungen ist eine wichtige klimapolitische Maßnahme zur verstärkten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Rahmen der Arbeitsgruppe Klimaschutz der nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ wurde im März 2019 die Absenkung der Mehrwertsteuer zur Stärkung des Schienenpersonenverkehrs als notwendige klimapolitische Maßnahme empfohlen. Diese Maßnahme ist isoliert geboten und darf nicht mit anderen Maßnahmen, wie zum Beispiel einer Erhöhung der Luftverkehrssteuer verknüpft werden. Überdies ist sicherzustellen, dass diese steuerpolitische Maßnahme nicht durch Preiserhöhungen wieder aufgezehrt wird.

### **Art. 5 und 6: Änderung des Grundsteuergesetzes**

Um den örtlichen Gemeinden beim Ausbau der Windkraft für die damit einhergehenden Lasten einen Interessenausgleich zu gewähren, wird die rechtliche Möglichkeit geschaffen, in Sondergebieten für Windenergieanlagen gesonderte, erhöhte Hebesätze für diese besondere Grundstücksgruppe festzusetzen.

Der Ausbau der erneuerbaren Energien ist notwendig und ein Interessenausgleich aller Beteiligten sinnvoll. Es ist jedoch zu verzeichnen, dass der Ausbau der Windenergie an Land seit dem Jahr 2018 eingebrochen ist. Hierfür gibt es zahlreiche Gründe. Diese reichen von langen Verfahren bei der Ausweisung von Windenergieflächen und langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren bis hin zu Akzeptanzproblemen in der Bevölkerung.

Die Möglichkeit zur Einführung spezieller, höherer Hebesätze für Sondergebiete für Windenergieanlagen kann zwar einerseits dazu beitragen, den Gemeinden einen finanziellen Anreiz zu bieten, die Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Andererseits können erhöhte Grundsteuerhebesätze zu höheren Kosten für den Ausbau der Windenergie führen. Außerdem besteht das Risiko, dass Kommunen über die Festlegung eines höheren Hebesatzes für Windflächen den Ausbau von Windenergieanlagen vor Ort zu verhindern versuchen, wodurch genau das Gegenteil der eigentlichen Zielsetzung erreicht wird.

## **Weitere Maßnahmen:**

Die in dem Gesetzentwurf enthaltenen Maßnahmen sind aus unserer Sicht nicht ausreichend und sollten um folgende Regelungen ergänzt werden:

### **Ausweitung der Steuerbefreiung nach § 3 Nr. 15 EStG**

Um emissionsarme Mobilitätsformen zu fördern, sollte die Steuerfreiheit des § 3 Nr. 15 EStG auf Angebote des Mobilitäts-Sharing (z. B. Car- und Bike-Sharing) und auf Mobilitätspakete erweitert werden. Mobilitätspakete gewinnen in der betrieblichen Praxis eine wachsende Bedeutung. Sie ermöglichen es, zu einem Pauschalpreis in einem bestimmten Einzugsgebiet verschiedene Mobilitätsarten zu nutzen (z. B. ÖPNV, Car-Sharing, Bike-Sharing, E-Scooter oder Fahrdienste). Eine wachsende Zahl von Arbeitgebern beabsichtigt, solche Angebote ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu Verfügung zu stellen. Jedoch sind solche Mobilitätspakete, die gerade aufgrund ihrer flexiblen Nutzungsmöglichkeiten sehr attraktiv sein können, von der Steuerfreiheit des § 3 Nr. 15 EStG nicht erfasst. Dies hemmt die Anwendung in der betrieblichen Praxis. Wir plädieren dafür, die Steuerfreiheit des § 3 Nr. 15 EStG auch auf Arbeitgeberleistungen (Zuschüsse oder Sachzuwendungen) zur Nutzung dieser Mobilitätsangebote zu erweitern, und so einen zusätzlichen Anreiz zur emissionsarmen Mobilität zu setzen. Die praktische Bedeutung zeigt sich daran, dass inzwischen auch kommunale Anbieter entsprechende Mobilitätspakete zur Verfügung stellen – so z. B. die Stadtwerke Augsburg (Kombination aus Trambahnen, Stadtbussen, Leihrädern und Leih-PKW).

### **Einführung einer bürokratiearmen Pauschalbesteuerung für Arbeitgeber-Sammelbeförderung**

Einige Unternehmen setzen auf eine Sammelbeförderung mit Bussen, um ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von der Wohnung zum Arbeitsplatz zu bringen. Diese emissionsarme Mobilitätsform kann den ÖPNV sinnvoll ergänzen. Zudem können unternehmensindividuelle Besonderheiten, z. B. hinsichtlich der Arbeitszeiten, berücksichtigt werden. Für eine solche Sammelbeförderung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte (sowie bei Fahrten nach § 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 4a S. 3 EStG) mit einem vom Arbeitgeber gestellten Beförderungsmittel sollte eine bürokratiearme pauschale Erhebung der Lohnsteuer ermöglicht werden, wenn die Sammelbeförderung nicht nach § 3 Nr. 32 EStG steuerfrei erfolgen kann. Für diese pauschal besteuerten Bezüge sollte zudem die Minderung der abziehbaren Werbungskosten unterbleiben.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Monika Wünnemann