

Berlin, 11. Oktober 2019

---

## Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

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

Bundesministerium der Finanzen, Steuerabteilung

Per E-Mail: [IVA2@bmf.bund.de](mailto:IVA2@bmf.bund.de)

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf. Allerdings konnten wir aufgrund der sehr kurzen Stellungnahmefrist den Gesetzentwurf nur einer cursorsichen Prüfung auf Basis bisheriger Positionierungen der IHK-Organisation unterziehen. Die kurze Zeit zur Stellungnahme reicht auf keinen Fall, um über die 79 regionalen IHKs eine Einschätzung zum Gesamtinteresse der Unternehmen in Deutschland zusammenzutragen. Weitere, detailliertere Ausführungen behalten wir uns für eine Stellungnahme im Rahmen des parlamentarischen Gesetzgebungsverfahrens vor.

#### A. Das Wichtigste in Kürze

Mit dem Gesetz sollen vor allem steuerliche Entlastungen begleitend zum Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung umgesetzt werden. So sollen insbesondere die energetische Gebäudesanierung begünstigt und der durch verschiedene Maßnahmen des gesamten Klimapaketes erwartete Anstieg der Mobilitätskosten kompensiert werden.

Die mit dem Entwurf avisierten Maßnahmen sind im Grundsatz durchaus nachvollziehbare Asnätze, mit denen die genannten Ziele erreicht werden können. Allerdings betreffen die Maßnahmen jedoch in erster Linie Endverbraucher und Arbeitnehmer. Aus Sicht der Wirtschaft sollten auch entsprechende Regelungen für die Wirtschaft vorgesehen werden, z. B. zur energetischen Sanierung unternehmerisch genutzter Immobilien. Damit könnte zusätzlich ein großer Teil der Gebäude in Deutschland unter energetischen Gesichtspunkten saniert werden.

## **B. Relevanz für die deutsche Wirtschaft**

Die Förderung von Investitionen in Wohngebäude ist für die Hersteller entsprechender Materialien und Anlagen von großer Bedeutung, da hierdurch ein Impuls zu erhöhter Nachfrage nach Leistungen entsprechender Unternehmen gesetzt werden dürfte. Auch die Mobilitätskosten der Arbeitnehmer sind für die Unternehmen von großer Bedeutung, da die Erreichbarkeit des Arbeitsortes für die Gewinnung und das Halten qualifizierter Arbeitskräfte gerade vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels eine hohe Priorität hat. Dies gilt vor allem für die Betriebe in ländlichen Regionen. Zudem ist die Pendlerpauschale auch ein Teil der Betriebsausgaben bei Personenunternehmen.

## **C. Allgemeiner Teil**

Die Förderung der energetischen Gebäudesanierung sollte auch auf unternehmerisch genutzte Immobilien ausgeweitet werden. Die sog. Pendlerpauschale sollte bereits ab dem ersten Kilometer gelten, nicht wie vorgesehen erst ab dem 21. Kilometer. Zudem sollte der ermäßigte Umsatzsteuersatz auch für Fernbusreisen gelten. Auf den gesonderten Grundsteuerhebesatz für Sonderzonen der Windenergie sollte verzichtet werden.

## **D. Besonderer Teil**

### **I. Zu Artikel 1 – Änderung des Einkommensteuergesetzes – Steuerermäßigung für die energetische Gebäudesanierung - § 35c (neu) EStG-E**

Der Gesetzentwurf sieht eine Ermäßigung der Einkommensteuer um insgesamt 20 Prozent, jedoch maximal 20.000 Euro, der Aufwendungen für die energetische Gebäudesanierung für selbstgenutzte Wohnimmobilien vor. Diese Ermäßigung soll über drei Jahre gestreckt werden.

Für das Ziel der Begrenzung und Verringerung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes stellt die energetische Sanierung bestehender Gebäude wegen ihres großen Hebels einen wichtigen Baustein dar. Allerdings ist die geplante Förderung – vor allem Ein- und Zweifamilienhäuser – fokussiert. Außen vor bleiben vermietete Wohnimmobilien und gewerblich genutzte Gebäude. Auf letztere, also Nichtwohngebäude, entfällt jedoch rund ein Drittel des Energieverbrauchs von Gebäuden in Deutschland. Für gewerblich genutzte Immobilien ist eine Zuschussförderung über die KfW laut Klimaschutzprogramm zwar angedacht. Allerdings sollte auch hier eine steuerliche Förderung, wenigstens aber eine erhöhte steuerliche Abschreibung hinzukommen. Das gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Einnahmen aus der geplanten CO<sub>2</sub>-Bepreisung in wesentlichen Teilen aus der Wirtschaft kommen, für Unternehmen jedoch bisher kein Ausgleich dieser höheren Kosten vorgesehen ist.

Zudem regen wir eine zügige Ausarbeitung der begleitenden Rechtsverordnung an, damit bei der Sanierungstätigkeit Rechtsunsicherheiten vermieden werden.

**Petition:** Die Steuerermäßigung sollte für alle Gebäude gelten, also auch für unternehmerisch genutzte sowie vermietete (Wohn)-Gebäude. Hilfsweise sollte für energetische Maßnahmen an diesen Gebäuden eine erhöhte Abschreibung möglich sein.

## **II. Zu Artikel 2 – Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes – Erhöhung der Pendlerpauschale sowie Einführung einer Mobilitätsprämie - § 9 Nr. 4 und Nr. 5 (neu) sowie §§ 101 ff. (neu) EStG-E**

Mit den vorgeschlagenen Änderungen soll die sog. Pendlerpauschale ab dem 21. Entfernungskilometer von 0,30 auf 0,35 Euro je Kilometer angehoben werden. Parallel soll alternativ eine sog. Mobilitätsprämie ab dem 21. Entfernungskilometer in Höhe von ca. 0,05 Euro (14 Prozent von 0,35 Euro) je Kilometer eingeführt werden.

Diese Maßnahmen können die aufgrund des Klimaschutzprogramms 2030 erwartete Steigerung der Mobilitätskosten für Pendler zumindest teilweise kompensieren und sind daher aus Sicht der Unternehmen, die auf mobile Fachkräfte angewiesen sind, richtig. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund des schon anhaltenden und sich demografiebedingt verschärfenden Fachkräftemangels, vor allem in ländlichen Regionen.

Aus Sicht der Wirtschaft wäre es jedoch zielgenauer, alle Pendler zu entlasten. Schon infolge der Inflation wäre eine Anpassung der Entfernungspauschale ab dem ersten Kilometer angezeigt. Hierfür spricht auch, dass durch die geplante Differenzierung nach der Entfernung das Steuerrecht verkompliziert würde. Zudem werden (wieder) verfassungsrechtliche Fragen der Folgerichtigkeit aufgeworfen, da es u. E. nicht nachvollziehbar ist, warum die Mobilitätskosten erst ab dem 21. Kilometer Entfernung eine ausgleichende Belastung eines Arbeitnehmers darstellen sollen. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts in seiner Entscheidung vom 9. Dezember 2008 zur seinerzeit erst ab dem 21. Kilometer geltenden Entfernungspauschale (BVerfGE 122, 210).

**Petition:** Die erhöhte Pendlerpauschale sollte ab dem ersten Entfernungskilometer gelten.

## **III. Zu Artikel 3 – Änderung des Umsatzsteuergesetzes – Ausweitung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes auf die Personenbeförderung im Fernverkehr – § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG-E**

Der DIHK spricht sich bei der Umsatzsteuer grundsätzlich für weniger Ausnahmen und damit bei unverändertem Gesamtaufkommen möglichen niedrigen Regelsteuersatz aus. Denn die Ausnahmen führen häufig zu Abgrenzungsschwierigkeiten, die mit entsprechenden Kosten verbunden sind. Zudem gehen Ermäßigungen einzelner Branchen zulasten anderer Branchen, die dem Regelsteuersatz unterworfen sind.

Positiv ist, dass mit der Ausweitung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes auf die Personenbeförderung im Fernverkehr die Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr

künftig entfallen würde. Gleichzeitig entfielen aufwändige Verkehrserhebungen als Grundlage für die Aufteilung der Fahrtgelte nach Steuersätzen und das steuerliche Risiko, dass die Aufteilung nicht anerkannt werden und Nachzahlungen entstehen. Dies bedeutet eine Erleichterung für die betroffenen Unternehmen.

Mit der Einführung des ermäßigten Steuersatzes im Fernverkehr könnten die Ticketpreise sinken und nicht vorsteuerabzugsberechtigte Kunden, vor allem Endverbraucher, entlastet werden. Unternehmerische Kunden mit Vorsteuerabzug würden hingegen hiervon nicht profitieren, denn sie würden in diesem Fall den gleichen Nettopreis zahlen. Zudem würden sich für sie sogar die (Netto)Ticketpreise erhöhen, wenn die Umsatzsteuersenkung nicht oder nicht vollständig zur Reduzierung der Preise verwendet wird.

Beispiel 1: Ein Ticket kostet aktuell 50 Euro brutto. Beim aktuellen Regelsteuersatz von 19 Prozent beläuft sich der Nettopreis auf 42 Euro. Blicke der Bruttopreis gleich, würde sich der Nettopreis bei Anwendung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes (7 Prozent) auf 46,73 Euro erhöhen.

Beispiel 2: Ein Ticket kostet aktuell 50 Euro brutto. Beim aktuellen Regelsteuersatz von 19 Prozent beläuft sich der Nettopreis auf 42 Euro. Der Bruttopreis wird nach Anwendung des ermäßigten Steuersatzes (nur) auf 47 Euro gesenkt. Der Nettopreis würde sich dann auf knapp 44 Euro erhöhen.

Die Absenkung des Umsatzsteuersatzes sollte 1:1 an die Kunden weitergegeben werden, andernfalls erhöhen sich für vorsteuerabzugsberechtigte Kunden die Fahrpreise.

Die Absenkung des Umsatzsteuersatzes sollte aus Gründen der steuerlichen Neutralität auch auf die Personenbeförderung durch Fernbusse erstreckt werden. Anderenfalls ergäbe sich ein erheblicher Wettbewerbsnachteil für Busunternehmen dieses Segments. Diese stehen ohne Frage im Wettbewerb mit den Angeboten der Bahn im Fernverkehr. Für den Durchschnittsverbraucher ist die Fahrt von Berlin nach Hamburg mit einem Fernbus durchaus „gleichartig“ zu einer entsprechenden Bahnfahrt, denn es kommt dabei in erster Linie auf die Beförderungsleistung als solche an.

Auch bezogen auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind Bahn- und Busfernverkehr vergleichbar. Ein gefahrener Bahnkilometer produziert ca. 74 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als ein mit dem Pkw zurückgelegter Kilometer. Bei Fern-/Reisebussen sind es sogar ca. 77 Prozent weniger CO<sub>2</sub> (siehe Umweltbundesamt; Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr – Bezugsjahr 2017). Auch vor dem Hintergrund des mit der Absenkung des Umsatzsteuersatzes verfolgten Klimaziels „Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes“ lässt sich die einseitige Bevorzugung des Schienenbahnverkehrs nicht rechtfertigen.

**Petition:** Die Absenkung des Umsatzsteuersatzes sollte 1:1 an die Kunden weitergegeben werden. Zudem sollte die Absenkung auch auf den Fernverkehr mit Bussen angewandt werden.

#### **IV. Zu Artikel 5 und 6 – Einführung eines besonderen Grundsteuerhebesatzes für Sondergebiete der Windenergieanlagen**

Den Kommunen soll die Möglichkeit zur Erhebung eines gesonderten Grundsteuerhebesatzes auf Sondergebiete für Windenergieanlagen eröffnet werden. Ziel ist es, die Akzeptanz des Ausbaus von Windenergieanlagen zu erhöhen.

Der Ausbau der Windenergie an Land ist in Deutschland seit 2018 eingebrochen. Hierfür gibt es zahlreiche Gründe. Diese reichen von langen Verfahren bei der Ausweisung von Windenergieflächen und langwierigen Planungs- und Genehmigungsverfahren bis hin zu einer Vielzahl von gerichtlichen Klagen gegen die Errichtung von solchen Anlagen. Dies ist nicht nur für Anlagenbauer und Projektierer von Windanlagen ein Problem, sondern für die gesamte Wirtschaft. Der Ausbau der Windenergie ist integraler Bestandteil der Energiewende, sie ist die aktuell kostengünstigste Form der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien.

Die Möglichkeit zur Einführung spezieller, höherer Hebesätze für Sondergebiete für Windenergieanlagen soll den Gemeinden einen finanziellen Anreiz bieten, die Verfahren zu beschleunigen. Dem stehen aus Sicht der Wirtschaft folgende Kritikpunkte entgegen:

- Erhöhte Hebesätze betreffen auch Bestandsanlagen. Es ist zu erwarten, dass die Grundstücksverpächter die erhöhten Abgaben an die Betreiber weiterreichen. Damit wird nachträglich die zu erwartende Rendite gekürzt. Hier stellen sich Fragen des Bestandsschutzes.
- In einem funktionierenden Wettbewerbsumfeld der Ausschreibungen für Windenergieanlagen an Land besteht das Risiko, dass Kommunen über die Festlegung eines hohen Hebesatz für Windflächen den Ausbau von Windenergieanlagen vor Ort verhindern können. Somit würde das Gegenteil der eigentlichen Zielsetzung erreicht.
- Es ist davon auszugehen, dass erhöhte Hebesätze bei den Ausschreibungen eingepreist werden. Insofern ergeben sich insgesamt höhere Kosten für den Ausbau der Windenergie.

Akzeptanz und Geschwindigkeit des Windenergieausbaus können aus unserer Sicht auch auf andere Weise erhöht werden. Für vorzuzugswürdig hält der DIHK insbesondere die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, z. B. durch die Verkürzung von Gerichtsverfahren bzw. -instanzen, die Schaffung eindeutiger Vorgaben im Umweltrecht und die Aufstockung von Personal bei den Genehmigungsbehörden.

**Petition:** Auf die Einführung eines besonderen Grundsteuerhebesatzes für Sondergebiete der Windenergieanlagen sollte verzichtet werden. Statt dessen sollten Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigt werden.

## **E. Ansprechpartner im DIHK**

Dr. Rainer Kambeck, Leiter des Bereichs Wirtschaftspolitik, Finanzen, Mittelstand  
E-Mail: [kambeck.rainer@dihk.de](mailto:kambeck.rainer@dihk.de), Telefon: 030 – 20308 2600

Dr. Hermann Hühwels, Leiter des Bereichs Energie, Umwelt, Industrie  
E-Mail: [huewels.hermann@dihk.de](mailto:huewels.hermann@dihk.de), Telefon: 030 – 20308 2200

## **F. Beschreibung des DIHK**

Unter dem Dach des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich der DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.

Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zu gemeinsamen Positionen der Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.