

**29.10.19****Empfehlungen**  
der AusschüsseFz - AIS - FS - In - U - Vk - Wi -  
Wozu **Punkt ...** der 982. Sitzung des Bundesrates am 8. November 2019

---

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

A

Der federführende **Finanzausschuss**,der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**,der **Verkehrsausschuss**,der **Wirtschaftsausschuss** undder **Ausschuss für Städtebau, Wohnungswesen und Raumordnung**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

U 1. Zum Gesetzentwurf insgesamt

a) Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich, dass die Bundesregierung mit dem „Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“ einen ersten konkreten Umsetzungsschritt der im Klimaschutzprogramm 2030 angekündigten Maßnahmen vornimmt. Er sieht jedoch nicht, dass der vorliegende Gesetzentwurf zur Erreichung der Klimaziele geeignet ist:

- Die Förderung der energetischen Gebäudesanierung (Artikel 1) ist in ihrer Klimawirkung nicht abzuschätzen,

- die Erhöhung der Entfernungspauschale (Artikel 2) ist ökologisch kontraproduktiv und sozial ungerecht,
  - die Förderung des Bahnverkehrs (Artikel 3) ist unzureichend und
  - die Regelung zur Beteiligung von Kommunen an Windkrafterlösen (Artikel 5) über die Grundsteuer könnte den Ausbau der Windkraft weiter gefährden.
- b) Der Bundesrat bekennt sich grundsätzlich zur finanzpolitischen Verantwortung der Länder bei der Erreichung der Klimaschutzziele und deren Bereitschaft, wirksame Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion mitzufinanzieren. Der Bundesrat betont jedoch, dass die Belastung der Haushalte der Länder nach dem Prinzip der fairen Lastenteilung erfolgen muss.
- c) Der Bundesrat merkt jedoch an, dass eine angemessene Beurteilung des von den Ländern erwarteten Klimabeitrags auf Grundlage des vorliegenden Gesetzentwurfs nicht möglich ist. Eine Abschätzung der erwarteten Treibhausgaseinsparungen der Maßnahmen unterbleibt entweder, ist nicht möglich oder es sind sogar gegenteilige Effekte im Zusammenhang mit den vorgeschlagenen steuerrechtlichen Instrumenten zu erwarten. Der Bundesrat fordert deshalb, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die notwendigen Konkretisierungen vorzunehmen sowie klimaschädliche Regelungen zu streichen. Es ist nicht möglich, einem Gesetz in der Fassung des vorliegenden Gesetzentwurfs zuzustimmen.
- d) Der Bundesrat ist ferner der Auffassung, dass es über die vorgeschlagenen Maßnahmen hinaus weiterer und wesentlicher Änderungen im Steuerrecht bedarf, um klimaschädliche Anreize abzuschaffen und klimafreundliches Verhalten anzureizen. Hierzu gehört unter anderem eine Reform der Kfz-Steuer, wie von der Bundesregierung im Klimaschutzprogramm vorgeschlagen. Er bittet die Bundesregierung, zeitnah einen Gesetzentwurf zum Abbau umweltschädlicher Subventionen vorzulegen.

Fz 2. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der vorliegende Gesetzentwurf sieht eine Reihe von steuerrechtlichen Maßnahmen vor, die Teil der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung sind. Hierzu zählen insbesondere die Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen an selbstgenutztem Wohneigentum, die Anhebung der Entfernungspauschale für Fernpendlerinnen und Fernpendler, die Einführung einer Mobilitätsprämie für Pendlerinnen und Pendler mit geringem zu versteuernden Einkommen, die Absenkung des Umsatzsteuersatzes für die Beförderung von Personen im Schienenbahnverkehr und die Einführung eines erhöhten Hebesatzes bei der Grundsteuer für Gebiete für Windenergieanlagen. In der Begründung des Gesetzentwurfs quantifiziert die Bundesregierung die mit den vorgesehenen Maßnahmen verbundenen Steuerausfälle auf insgesamt 1,325 Mrd. Euro in der vollen Jahreswirkung, wovon deutlich mehr als die Hälfte auf die Haushalte von Ländern und Kommunen entfällt. Die Steuerausfälle nehmen im Zeitablauf zu. Im Kassenjahr 2020 geht die Bundesregierung von Ausfällen für die Haushalte von Ländern und Kommunen von zusammen 201 Mio. Euro aus; die Ausfälle steigen dann auf 301 Mio. Euro (2021), 586 Mio. Euro (2022), 696 Mio. Euro (2023) und 712 Mio. Euro (2024).
- b) Der Bund hat in seinem Eckpunktepapier zum Klimaschutzprogramm 2030 angekündigt, dass im Rahmen des Bundesratsverfahrens zu den finanzwirksamen Gesetzen über eine faire Lastenteilung zwischen den föderalen Ebenen gesprochen werden soll. Der Bundesrat stellt fest, dass der Bund über erhebliche Einnahmepotenziale unter anderem aus der vorgesehenen CO<sub>2</sub>-Bepreisung sowie der Anhebung der Luftverkehrsteuer (vgl. BR-Drs. 515/19) und damit über Möglichkeiten verfügt, die Maßnahmen des Klimaschutzprogramms aus neu entstehenden Einnahmen zu finanzieren. Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat die Bundesregierung bereits in seiner Stellungnahme zur Ergänzung des Entwurfs eines Gesetzes über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2020 aufgefordert, sich an den finanziellen Mehrbelastungen von Ländern und Kommunen substantiell zu beteiligen.

- c) Der Bundesrat stellt fest, dass das vorliegende Gesetz keine Regelung vorsieht, um Länder und Kommunen für die entstehenden Einnahmeausfälle vollständig zu kompensieren. Er fordert, dass eine Regelung in das Gesetz aufgenommen wird, die eine in den Jahren 2020 bis 2023 steigende Erhöhung der Umsatzsteueranteile der Länder entsprechend dem Betrag der Steuerausfälle von Ländern und Kommunen vorsieht.
- d) Im Klimaschutzprogramm 2030 des Bundes sind erhebliche Anstrengungen im Bereich Verkehr vorgesehen, die insbesondere auf eine Steigerung der Attraktivität des Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abzielen. Der Bundesrat erkennt an, dass die GVFG-Bundesmittel zur Verbesserung des ÖPNV mit 665 Mio. Euro im Jahr 2020 und 1 Mrd. Euro im Jahr 2021 erheblich gesteigert werden sollen. Um eine Beteiligung aller Länder an den förderfähigen Vorhaben aus dem GVFG zu gewährleisten, ist aus Sicht des Bundesrates der Mindestbetrag der zuwendungsfähigen Ausgaben von 50 Mio. Euro spürbar zu reduzieren. Der Bundesrat weist zudem darauf hin, dass die sog. Regionalisierungsmittel, die den Ländern gemäß Artikel 104a des Grundgesetzes für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs vom Bund zu überlassen sind, nicht auf dem im Jahr 2016 vereinbarten Stand verbleiben können. Die damals vereinbarte Dynamisierung deckt mit 1,8 Prozent jährlicher Steigerung lediglich die Preissteigerungsrate ab. Eine reale Steigerung der vor allem für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eingesetzten Mittel ist damit nicht verbunden. Gerade für Berufs-Fernpendlerinnen und Fernpendler, die aus ländlichen Regionen in Ballungsräume ein- und auspendeln, ist die Attraktivität des SPNV essenziell. Der Bundesrat erwartet vor diesem Hintergrund, dass zur weiteren Verbesserung des ÖPNV auch die Mittel für den SPNV durch den Bund deutlich angehoben bzw. stärker gesteigert werden.
- e) Länder und Kommunen sind bei der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 nicht nur bei den vorgesehenen steuerlichen Maßnahmen, sondern auch bei der geplanten Erhöhung des Wohngelds finanziell betroffen. Darüber hinaus kann es bei weiteren Maßnahmen – je nach Ausgestaltung – zu direkten oder indirekten finanziellen Belastungen der Haushalte von Ländern und Kommunen kommen. Dies gilt etwa für die von der Bundesregierung geplante Ausweitung der steuerlichen Förderung der E-Mobilität.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung vor diesem Hintergrund dazu auf, die finanziellen Auswirkungen der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 auf die Haushalte von Ländern und Kommunen im Einzelnen umfassend darzustellen und eine entsprechende vollständige Kompensation zugunsten von Ländern und Kommunen ebenfalls im vorliegenden Gesetz durch eine Erhöhung des Umsatzsteueranteils der Länder sicherzustellen.

#### Zu den einzelnen Vorschriften\*

Des Weiteren hält der Bundesrat insbesondere folgende Änderungen in Bezug auf die einzelnen Maßnahmen für erforderlich, damit ein positiver Klimaschutzbeitrag von ihnen zu erwarten ist:

- U 3. Zu Artikel 1 (Änderung des EStG - Steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung)
- a) Die steuerliche Förderung der energetischen Sanierung selbstgenutzten Wohneigentums ist nach Auffassung des Bundesrates ein wichtiger Anreiz für Investitionen Dritter zur energetischen Ertüchtigung des Gebäudebestandes. Um Fehlallokationen von Steuergeldern sowie der Finanzmittel der Eigentümerinnen und Eigentümer zu vermeiden, ist es erforderlich, dass alle vorgenommenen Maßnahmen im Einklang mit dem Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes stehen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, die Ausrichtung der Maßnahmen auf das Ziel der Klimaneutralität bereits in die Überschrift des § 35c EStG-E aufzunehmen.
  - b) Der Bundesrat stellt fest, dass auch im Mietwohnungsbestand ein hoher Sanierungsbedarf besteht. Er bittet die Bundesregierung daher zu prüfen, ob die steuerliche Förderung auch für die energetische Sanierung von vermietetem Wohnraum nicht gewerblicher Vermieterinnen und Vermieter gelten sollte, sofern der geförderte Teil der Sanierungskosten nicht per Modernisierungsumlage auf die Mieterinnen und Mieter abgewälzt wird. Er bittet die Bundesregierung darüber hinaus, effektive Förderinstrumente auch für die energetische Sanierung von vermietetem Wohnraum vorzusehen.

---

\* Gilt bei Annahme einer der nachfolgenden Ziffern als mitbeschlossen.

- c) Damit die konkrete Klimawirkung der vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen abschätzbar ist, bedarf es der Vorlage einer Verordnung gemäß § 35c Absatz 7 EStG-E. Nach Auffassung des Bundesrates ist es zur Erreichung eines klimaneutralen Gebäudebestandes bis zum Jahr 2050 erforderlich, dass die geförderten Einzelmaßnahmen so gestaltet sind, dass in Summe über alle Gebäudeteile einschließlich der Anlagentechnik der derzeitige KfW Standard 55 erreicht wird.
- d) Zur Vermeidung von negativen Substitutionseffekten zwischen der bestehenden und dem Grunde nach funktionierenden Zuschuss- bzw. Kreditförderung der KfW und der geplanten steuerlichen Förderung ist die steuerliche Förderung so zu gestalten, dass die Barwerte der Förderung gleich bzw. annähernd gleich ausfallen.
- e) Die vorgeschlagene Förderung von Einzelmaßnahmen birgt das Risiko, dass Sanierungen nicht in der richtigen Reihenfolge ausgeführt werden bzw. so ausgeführt werden, dass weitere darauf aufbauende Sanierungen zur Erreichung des derzeitigen KfW Standards 55 erheblich erschwert werden. Der Bundesrat fordert daher, die Gewährung der steuerlichen Förderung von energetischen Sanierungsmaßnahmen an die Inanspruchnahme einer Energieberatung für Gebäude in Form der Erstellung eines individuellen Sanierungsfahrplans (iSFP) vor Beginn der ersten Maßnahme zu knüpfen, wenn deren Kosten einen Schwellenwert von 5 000 Euro überschreiten. Er ist der Auffassung, dass die Kosten zur Erstellung des Fahrplans ebenfalls gefördert werden müssen.
- f) Um sicherzustellen, dass die mit der Einzelmaßnahme beabsichtigte Energieeffizienz auch tatsächlich erreicht wird und der Steuerbonus gerechtfertigt gewährt wird, reicht es nach Auffassung des Bundesrates nicht aus, dass die Bescheinigung durch den Erbringer der Leistung selbst erfolgt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die Bescheinigung nach Durchführung durch einen unabhängigen Sachverständigen erfolgt. Nach Auffassung des Bundesrates sollte dies entsprechend dem Verfahren der KfW-Förderung durch eine Energie-Effizienz-Expertin bzw. einen -Experten für Förderprogramme des Bundes erfolgen.

- g) Ferner wäre es mit dem Ziel des Gesetzentwurfs nicht zu vereinbaren, wenn die geförderten Maßnahmen zu Pfadabhängigkeiten von fossilen Energieträgern führen. Daher muss die Förderung von Heizungsanlagen, die für den ausschließlichen Einsatz fossiler Energieträger geeignet sind, ausgeschlossen werden. Die Förderung von Ölheizungen muss generell ausgeschlossen sein.
- h) Die Kumulation mit Landesförderung oder kommunaler Förderung oder Zuschüssen, die weitergehende energetische oder Nachhaltigkeitsanforderungen stellen, sollte zulässig sein.

U  
Wi  
Wo

4. Zu Artikel 1 (Änderung des EStG - Steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung)

Der Bundesrat hält es für notwendig, auch bei vermieteten und betrieblich genutzten Gebäuden verstärkt Anreize für energetische Modernisierungsmaßnahmen zu setzen, um CO<sub>2</sub>-Minderungspotenziale umfassend auszunutzen. Er bittet deshalb, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens ergänzende Regelungen im Einkommensteuerrecht vorzusehen, die einen sofortigen Betriebsausgaben- bzw. Werbungskostenabzug von Aufwendungen für energetische Gebäudemodernisierungsmaßnahmen auch in den Fällen sicherstellen, in denen nach den allgemeinen Grundsätzen abschreibungspflichtiger Herstellungsaufwand entsteht. Gleichzeitig sollte die Möglichkeit einer Verteilung der Aufwendungen auf einen Zeitraum bis zu 10 Jahren geschaffen werden.

Begründung:

Energetische Modernisierungsaufwendungen sind regelmäßig sofort als Betriebsausgaben oder Werbungskosten abziehbar. In Ausnahmefällen kann jedoch Herstellungsaufwand entstehen, wenn umfangreiche Sanierungsmaßnahmen im zeitlichen Zusammenhang mit dem Gebäudeerwerb durchgeführt werden (anschaffungsnaher Herstellungsaufwand) oder im Rahmen von Generalsanierungen eine über den ursprünglichen Zustand hinausgehende wesentliche Verbesserung eintritt. Dies führt dazu, dass auch die energetischen Modernisierungsaufwendungen nur im Wege der Gebäudeabschreibung steuerlich geltend gemacht werden können. Folglich tritt die Steuerersparnis verteilt über die Restnutzungsdauer des Gebäudes ein, was sich aus Liquiditätsgesichtspunkten gegenüber einem Sofortabzug nachteilig auswirkt. Um zeitnahe Liquiditätseffekte zu generieren und damit die wirtschaftliche Attraktivität zu erhöhen, sollten energetische Modernisierungsaufwendungen stets als sofort abziehbarer Erhaltungsaufwand

eingestuft werden, der analog der Regelung des § 82b der Einkommensteuer-Durchführungsverordnung wahlweise auch auf einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren verteilt werden kann.

Fz 5. Zu Artikel 1 Nummer 4 und 7 (§ 35c und § 52 Absatz 35a EStG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren folgende Anpassungen des Artikels 1 Nummer 4 (§ 35c EStG-E) und Nummer 7 (§ 52 Absatz 35a EStG-E) zu prüfen:

a) Herstellungsbeginn des begünstigten Objekts

In § 35c Absatz 1 Satz 2 EStG-E wird für die Berechnung der 10-Jahresfrist auf den Beginn der Herstellung des begünstigten Objekts abgestellt. Zu prüfen ist, ob – wie auch an anderen Stellen im Einkommensteuergesetz (vgl. § 7 Absatz 5 EStG) – insoweit Typisierungen (Stellung des Bauantrags, Einreichung der Bauunterlagen) zur Anwendung kommen sollen.

b) „bestehende Heizungsanlagen“

In § 35c Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 EStG-E (bestehende Heizungsanlagen) fehlen die Parameter für die Berechnung der Zweijahresfrist. Es ist zu prüfen, ob insoweit auf den Einbau der optimierten Anlage abzustellen ist.

c) Objektbezogene Förderung in Veräußerungsfällen

In § 35c Absatz 1 Satz 3 EStG-E fehlt eine Regelung zur administrativen Umsetzung zur Überwachung des objektbezogenen Höchstbetrags der Steuerermäßigung. Insbesondere in Veräußerungsfällen kann eine Doppelbegünstigung des nämlichen Objektes (Sanierung durch den Veräußerer; weitere Sanierungsmaßnahmen durch den Erwerber) nicht ausgeschlossen werden. Es sollte daher geprüft werden, ob eine klarstellende Regelung („Objektverbrauch“) aufzunehmen ist.

d) Nutzungsvoraussetzungen

§ 35c Absatz 2 Satz 1 EStG-E verlangt eine ganzjährige ausschließliche Nutzung zu eigenen Wohnzwecken im Kalenderjahr. Es ist fraglich, ob bei Anschaffung oder Veräußerung des Objektes innerhalb des Kalenderjahres die Inanspruchnahme der Steuerermäßigung tatsächlich ausgeschlossen werden soll.



Darüber hinaus ist zu prüfen, ob nicht auch die in Gänze unentgeltlich zu Wohnzwecken überlassene Wohnung zu begünstigen ist (§ 35c Absatz 2 Satz 2 EStG-E).

e) Miteigentum

§ 35c Absatz 6 EStG-E regelt die Begünstigung bei Miteigentum.

Es ist zu prüfen, ob hierzu eine gesonderte und einheitliche Feststellung der Besteuerungsgrundlagen im Sinne der §§ 179 ff. der Abgabenordnung (AO) erforderlich und eine entsprechende gesetzliche Regelung zu treffen ist.

f) Anwendungsregelung (§ 52 Absatz 35a EStG-E)

Es ist zu prüfen, ob in die Anwendungsregelung die Änderungen zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 39a Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe c EStG) und Nummer 6 (§ 50 Absatz 1 Satz 3 EStG) aufzunehmen sind („§§ 35c, 39a Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe c und § 50 Absatz 1 Satz 3 sind erstmals ...“).

Ferner sollte in Satz 1 nicht auf „Baumaßnahmen“, sondern auf „energetische Maßnahmen“ abgestellt werden.

Begründung:

Grundsätzlich begrüßt der Bundesrat die steuerliche Förderung von energetischen Sanierungsmaßnahmen in Altgebäuden.

Um Unklarheiten in der Auslegung der Gesetzesnorm zu vermeiden, bittet der Bundesrat die Bundesregierung die oben angeführten Vorschläge zu prüfen.

U  
bei  
Annahme  
entfallen  
Ziffern 7,  
8 und 9

6. Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des EStG - Erhöhung der Entfernungspauschale und Einführung einer Mobilitätsprämie)

- a) Der Bundesrat nimmt zur Kenntnis, dass die Bundesregierung die Erhöhung der Entfernungspauschale von 30 auf 35 Cent ab dem 21. Kilometer sowie die Einführung einer Mobilitätsprämie unter anderem damit begründet, dass mögliche Mehrbelastungen durch die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Non-Emissions-Trading-System-Bereich (ETS-Bereich) ausgeglichen werden sollen. Er ist der Auffassung, dass dieser Vorschlag ungeeignet zur Erreichung des Gewollten ist. Der gewählte Regelungsweg ist nicht transparent, nicht umfassend, nicht sozial gerecht und unter Klimaschutzgesichtspunkten widersprüchlich.

- b) Die vorgeschlagene Erhöhung der Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer führt zu einer teilweisen Überkompensation der durch die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung verursachten Kostensteigerung für fossile Kraftstoffe. Hierdurch droht die ohnehin schon geringe ökologische Lenkungswirkung eines zu gering angesetzten CO<sub>2</sub>-Preises in ihr Gegenteil verkehrt zu werden.
- c) Die Erhöhung der Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer hat zudem auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Mobilitätsprämie, die schwerwiegende steuersystematische Fragen aufwirft, eine sozial ungerechte Verteilungswirkung. Im Ergebnis würden Pendlerinnen und Pendler mit hohem Einkommen erheblich stärker entlastet. Dies steht im Widerspruch zum Anspruch, insbesondere Bezieherinnen und Bezieher kleinerer und mittlerer Einkommen durch die Maßnahmen des Klimapaketes nicht übermäßig zu belasten. Sie ist daher sozial ungerecht.
- d) An dem Vorschlag bestehen mit Blick auf den Gleichbehandlungsgrundsatz auch verfassungsrechtliche Zweifel. Sollte sich die gewollte ökologische Lenkungswirkung in ihr Gegenteil verkehren, wäre ein wichtiger Grund für eine Ungleichbehandlung nicht mehr ersichtlich. Dies gälte es nach Auffassung des Bundesrates vor Verabschiedung des Gesetzes darzulegen, um ein hinreichendes Maß an Akzeptanz und Rechtssicherheit herzustellen.
- e) Da die vorstehenden Bedenken nach Auffassung des Bundesrates schwerwiegend und umfassend sind, ist der Bundesrat der Auffassung, dass eine Verabschiedung der genannten Regelungen im Rahmen dieses Gesetzespaketes nicht erfolgen sollte. Der CO<sub>2</sub>-Preis soll ebenso wie die erhöhte Entfernungspauschale erst zum 1. Januar 2021 eingeführt werden. Es besteht deshalb kein Zeitdruck zur Verabschiedung der Regelung. Vielmehr sollten andere Möglichkeiten der Kompensation der Mehrbelastungen durch die Einführung eines CO<sub>2</sub>-Preises geprüft werden.

Fz  
entfällt bei  
Annahme  
von  
Ziffer 6

7. Zur Mobilitätsprämie

Angesichts der im Gesetzentwurf vorgesehenen Zuständigkeiten weist der Bundesrat darauf hin, dass die vorgesehene neue Mobilitätsprämie mit neuen Aufgaben und einem zusätzlichen Personalbedarf in der Finanzverwaltung der Länder verbunden sein wird. Der von der Bundesregierung in der Gesetzesbegründung unterstellte zeitliche Mehraufwand bei der Steuerverwaltung erscheint dabei aus Sicht des Bundesrates als zu gering bemessen. Der Bundesrat bittet zu prüfen, ob die mit 250.000 geschätzte Zahl der voraussichtlichen Antragsteller auch die als Antragsteller in Betracht kommenden Studenten in Zweitausbildung (insbesondere Masterstudiengänge), Erntehelfer und Minijobber berücksichtigt. Der Bundesrat erwartet einen finanziellen Ausgleich auch der zusätzlichen Personalkosten, die durch die neu eingeführte Mobilitätsprämie entstehen. Außerdem verweist der Bundesrat auf den erheblichen Aufwand für die IT-mäßige Implementierung der Mobilitätsprämie und der Umstellung der energetischen Gebäudesanierung und die sich absehbar daraus ergebenden Konsequenzen für die anstehenden bereits priorisierten KONSENS-Projekte. Der Bundesrat bittet deshalb, die Regelung für die Verwaltung möglichst einfach auszugestalten oder alternativ von einer Bundesbehörde administrieren zu lassen. Unabhängig davon bittet der Bundesrat die Bundesregierung, den zu erwartenden Aufwand für die IT-Umsetzung und die terminlichen Möglichkeiten für die IT-Umsetzung darzustellen.

Fz  
entfällt bei  
Annahme  
von  
Ziffer 6

8. Zu Artikel 2 Nummer 4 (§ 105 EStG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsvorhaben die Ausgestaltung der Mobilitätsprämie insbesondere hinsichtlich des folgenden Punktes zu prüfen: In § 105 EStG-E sollte eine Regelung aufgenommen werden, die verfahrensrechtlich sicherstellt, dass Änderungen der Einkommensteuerfestsetzung, die sich auf die Höhe der Bemessungsgrundlage der Mobilitätsprämie nach § 101 EStG-E auswirken, im Rahmen einer Änderung der Mobilitätsprämienfestsetzung berücksichtigt werden können (Einkommensteuerbescheid als Grundlagenbescheid für den Mobilitätsprämienbescheid).

Fz  
entfällt bei  
Annahme  
von  
Ziffer 6

9. Zu Artikel 2 Nummer 4 (§ 101 Satz 1 EStG)

In Artikel 2 Nummer 4 ist in § 101 Satz 1 die Angabe „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 Satz 2“ durch die Angabe „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 Satz 4“ zu ersetzen.

Begründung:

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur. Für den betrieblichen Bereich ist in dem Verweis „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 Satz 2“ (vgl. § 101 Satz 1 EStG in der Fassung des Regierungsentwurfs) die Angabe „Satz 2“ durch „Satz 4“ zu ersetzen, weil sich die entsprechende Anwendbarkeit der erhöhten Entfernungspauschale erst aus Satz 4 ergibt (vgl. Artikel 2 Nummer 2).

Vk 10. Zu Artikel 3 insgesamt

- a) Der Bundesrat unterstützt die Zielsetzung im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung, die THG-Emissionen im Verkehrssektor von 162 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent in 2018 auf 95 bis 98 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent in 2030 zu reduzieren. Er begrüßt daher den Ansatz der Bundesregierung, im Steuerrecht umweltfreundliches Verhalten stärker zu fördern und damit zur notwendigen CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2030 beizutragen.
- b) Der Bundesrat begrüßt die Umsatzsteuersenkung der Bahntickets im Fernverkehr, um die Attraktivität des Schienenpersonenfernverkehrs zu erhöhen. Dies ist jedoch nicht ausreichend, um die intermodale Wettbewerbsfähigkeit der Bahn so zu verbessern, dass die notwendigen CO<sub>2</sub>-Reduktionen des festgelegten Sektorziels erreicht werden. Der Bundesrat hält es daher für erforderlich, dass darüber hinaus auch die steuer- und abgabenrechtlichen Belastungen der Bahn bei Stromsteuer, EEG-Umlage und Emissionshandel maßgeblich reduziert werden.

U 11. Zu Artikel 3 (Änderung des UStG - Senkung der Umsatzsteuer für den Fernverkehr der Bahn)

- a) Der Bundesrat begrüßt die Senkung der Umsatzsteuer für Bahnfahrten im Fernverkehr von 19 auf 7 Prozent als wichtigen ersten Schritt zur Erhöhung der Attraktivität der Bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem innerdeutschen Flugverkehr.
- b) Er stellt jedoch fest, dass die Senkung der Mehrwertsteuer alleine nicht ausreicht, um die bestehende Wettbewerbsverzerrung zwischen dem Schienenpersonenfernverkehr und dem Flugverkehr abzubauen. Zur weiteren Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des klimafreundlichen Bahnverkehrs bedarf es einer Reduzierung weiterer Abgaben für die Bahnen und der Einführung einer Kerosinsteuer, um einen energiesteuerrechtlichen Ausgleich herzustellen. Ebenso bedarf es einer Wettbewerbsgleichheit mit Blick auf das European Union Emissions Trading System (EU-ETS), bei dem der Flugverkehr in Folge des „Stop-the-Clock“-Beschlusses von April 2017 ausgenommen bleibt. Schließlich erscheint auch die Deckelung des Aufkommens der Luftverkehrsteuer auf 1,75 Mrd. Euro klimapolitisch verkürzt.

Vk 12. Zu Artikel 3 (Änderung des Umsatzsteuergesetzes)

Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen hält es der Bundesrat für erforderlich, neben dem Schienenfernverkehr auch den Fernbuslinienverkehr in den Anwendungsbereich des ermäßigten Umsatzsteuersatzes einzubeziehen. Er bittet daher die Bundesregierung, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens hierzu einen entsprechenden Regelungsvorschlag vorzulegen.

Begründung:

Nach Angaben des Umweltbundesamtes verursacht der Fernbuslinienverkehr in etwa die gleichen Treibhausgasemissionen je Personenkilometer wie der Eisenbahnfernverkehr, so dass eine Differenzierung beim Umsatzsteuersatz mit klimapolitischen Erwägungen kaum zu rechtfertigen ist. Vielmehr stellen beide Verkehrsmittel eine klimaschonendere Alternative zum Flugverkehr auf der Kurzstrecke dar. Gegenüber dem Individualverkehr können sie zudem einen Beitrag zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur leisten.

Fernbussen kommt im Hinblick auf die Anbindung des ländlichen Raums eine besondere Bedeutung zu, da dieser häufig nur unzureichend an den Schienenfernverkehr angebunden ist. Von einer ermäßigten Umsatzbesteuerung der Beförderungsleistungen im Fernbuslinienverkehr würde daher auch die ländliche Bevölkerung profitieren, wodurch dem Anliegen nach Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse Rechnung getragen würde.

Wi 13. Zu Artikel 3 (§ 12 Absatz 2 Nummer 10 Doppelbuchstabe aa und bb UStG)

In Artikel 3 § 12 Absatz 2 Nummer 10 Buchstabe b sind Doppelbuchstabe aa und bb zu streichen.

Begründung:

Im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden in immer mehr Ländern der Zug- und der Busverkehr zusammen geplant. Darüber hinaus findet auf beide Fahrzeugarten regelmäßig ein gemeinsamer Tarif Anwendung.

Die bisherige Regelung im §12 Absatz 2 Nummer 10 UStG behandelte beide Verkehrsmittel gleich. Alles mit einer Reisereichweite von bis zu 50 Kilometern unterliegt aktuell dem ermäßigten Steuersatz in Höhe von 7 Prozent und alles mit einer höheren Reisereichweite wird mit dem regulären Steuersatz in Höhe von 19 Prozent besteuert.

Mit der Neuregelung wird alleine der Schienenverkehr bevorzugt. Dies erschwert die Preisbildung in gemeinsamen Tarifen und benachteiligt den nachweislich ebenso umweltfreundlichen Busverkehr.

Aus diesem Grund sind die Einschränkungen der Steuerermäßigung auf bestimmte Beförderungsstrecken im Busverkehr aus dem Gesetzentwurf zu streichen.

- U 14. Zu Artikel 5 (Änderung des Grundsteuergesetzes - Einführung eines gesonderten kommunalen Hebesatzes für mit Windenergieanlagen überbaute Gebiete)
- a) Der Bundesrat hält das Anliegen der Bundesregierung, Standortkommunen von Windkraftanlagen stärker an den Einnahmen der Windkraft zu beteiligen, für berechtigt. Der vorgeschlagene Regelungsweg durch Einführung eines gesonderten Hebesatzes für mit Windenergieanlagen überbaute Flächen wirft jedoch eine Reihe von Fragen auf, die vor Verabschiedung der Regelung geklärt werden müssen. Insbesondere gilt es sicherzustellen, dass ein dynamischer Zubau von Windenergieanlagen nicht weiter erschwert wird.
  - b) Aus Sicht des Bundesrates wird eine Folge der Regelung sein, dass durch unterschiedliche kommunale Hebesätze unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen für die Teilnehmer wettbewerblicher Ausschreibungen zur Errichtung von Windenergieanlagen bestehen. Gerade für Standorte, die, bspw. in Folge höherer Errichtungskosten der Anlage, am Rande der Wettbewerbsfähigkeit sind, kann dies ein nicht zu überwindendes Hemmnis darstellen. Der Bundesrat bittet daher, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob gemeinsam mit der Verabschiedung der Regelung auch Änderungen am Ausschreibungsdesign vorgenommen werden müssen.
  - c) Die Beschränkung des gesonderten Hebesatzes auf tatsächlich mit Windenergieanlagen und zugehörigen Betriebsmitteln überbaute Flächen birgt das Risiko, dass Kommunen zur Verhinderung des Windenergieanlagenbaus einen missbräuchlich hohen Hebesatz wählen. Der Bundesrat bittet daher, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine sinnvolle Deckelung des Hebesatzrechtes der Kommunen für die betroffenen Flächen vorzusehen.
  - d) Flächen, die bereits vor Verabschiedung des Gesetzentwurfs mit Windenergieanlagen bzw. zugehörigen Betriebsmitteln überbaut waren sowie geplante Standorte, für die bereits eine bundesimmissionsschutzrechtliche Genehmigung vorliegt, sind aus Gründen des Vertrauensschutzes von der Regelung auszunehmen.

- e) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, vor Verabschiedung des Gesetzes mögliche beispielhafte Berechnungen für die Kostenmehrbelastung von Windenergieprojekten vorzulegen und zu klären, in welchem Verhältnis die vorgeschlagenen Regelungen zu bestehenden Beteiligungsmodellen stehen.

Vk  
Wi

15. Zu Artikel 7 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich, im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eine Regelung vorzusehen, nach der die Länder bei der Genehmigung von gewerblichen Verkehren zur Personenbeförderung bestimmte Emissionsstandards vorgeben können. Allerdings wird dies in dem Gesetzentwurf lediglich für Taxen und Mietwagen geregelt. Der Bundesrat spricht sich dafür aus, dass auch andere Formen der gewerblichen Personenbeförderung, insbesondere mit Bussen im Linien- und Gelegenheitsverkehr, in die Regelung einbezogen werden.

Wi

16. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat fordert, im weiteren Gesetzgebungsverfahren eine Absenkung der Stromsteuer auf das europarechtlich zulässige Mindestmaß – bei betrieblicher Verwendung 0,50 Euro je Megawattstunde und bei nichtbetrieblicher Verwendung 1,00 Euro je Megawattstunde – zu prüfen.

Begründung:

Der Schutz des Klimas stellt eine große, globale Herausforderung dar. Der Ausstoß insbesondere von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) in die Erdatmosphäre ist seit Beginn der Industrialisierung konstant angestiegen. Um einen weiteren Anstieg zu verhindern, hat die Bundesregierung mit den Eckpunkten für ein Klimaschutzprogramm 2030 zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen. Eines dieser Maßnahmen ist die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung.

Zeitgleich mit dem Einstieg in eine CO<sub>2</sub>-Bepreisung sollen aber auch im Rahmen dieses Klimaschutzprogrammes Bürger und Wirtschaft unter anderem beim Strompreis entlastet werden. Die EEG-Umlage sowie ggf. andere staatlich induzierte Preisbestandteile (Netzentgelte, Umlagen und Abgaben) sollen schrittweise aus den Bepreisungseinnahmen bezahlt werden.

Diese Maßnahmen sind zwar im Kern zu begrüßen, greifen aber zu kurz und führen zu keiner sofortigen spürbaren Entlastung auf Seiten der Bürger und Unternehmen.



Die CO<sub>2</sub>-Bepreisung wird von allen Bürgern und der Wirtschaft getragen. Daher ist es nur folgerichtig, wenn auch die angedachten Entlastungen allen zugutekommen. Hierfür sollte die Stromsteuer als staatlich induzierter Preisbestandteil gesenkt werden. Mit einer sofort wirksamen Reduzierung auf das EU-rechtlich verbindliche Mindestmaß könnten die Kosten der Stromendverbraucher erheblich gesenkt werden. Für einen Durchschnittshaushalt würde dies nach Berechnungen des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft e.V. etwa 84 Euro Entlastung bedeuten. Für die Unternehmen der Industrie und des produzierenden Gewerbes wäre der Betrag um ein Vielfaches höher.

Der Strompreis hat sich für Haushaltskunden in den letzten 13 Jahren von ca. 19 Cent je Kilowattstunde auf mittlerweile ca. 31 Cent je Kilowattstunde und damit um 56 Prozent erhöht. Dieser Anstieg wird sich aller Wahrscheinlichkeit nach fortsetzen.

Bei den Industriekunden hängen die Stromendpreise stark von der Höhe des jeweiligen Jahresverbrauches ab. Doch auch hier ist in den letzten zwei Jahrzehnten eine Verdopplung zu verzeichnen.

Steigende Strompreise gefährden die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere der mittelständischen und kleinen Unternehmen, die nicht von den Sonderregelungen für energieintensive Großverbraucher profitieren können. Die Stromsteuer in Deutschland ist um das 40fache höher als der europäische Mindeststeuerbetrag von 50 Cent je Megawattstunde.

Die Umstände, die zur Einführung der Stromsteuer im Jahr 1999 führten, haben sich seitdem wesentlich geändert. Insbesondere hat sich der Strompreis seit dieser Zeit so erhöht, dass die Stromsteuer als zusätzlicher Anreiz zum Stromsparen nicht mehr benötigt wird.

## B

### **17. Der Ausschuss für Arbeit, Integration und Sozialpolitik,**

**der Ausschuss für Familie und Senioren und**

**der Ausschuss für Innere Angelegenheiten**

empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.