

# **BEE-Stellungnahme**

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen zum

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des  
Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

vom 10. Oktober 2019

Berlin, 11. Oktober 2019



## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
Vorbemerkung und Zusammenfassung.....	2
Artikel 1: Änderung des Einkommensteuergesetzes.....	3
Artikel 2: Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes.....	3
Artikel 3: Änderung des Umsatzsteuergesetzes .....	4

## Vorbemerkung und Zusammenfassung

Der Bundesverband Erneuerbare Energie e.V. (BEE) nimmt Stellung zum Referentenentwurf des Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht vom 10.10.2019 und möchte anmerken, dass für die Prüfung und Bewertung von Aussagen und Änderungen die angesetzte Frist von weniger als 24 Stunden für die Länder- und Verbändeanhörung viel zu kurz ausfällt. Eine Detailbewertung der Auswirkungen der gegebenen Vorschläge ist daher nur teilweise möglich.

- Der BEE begrüßt die Einführung einer energetischen Gebäudeförderung als zusätzliches Förderinstrument. Allerdings ist auf Basis des vorliegenden Gesetzentwurfes zu befürchten, dass die steuerliche Förderung im Gebäudebereich keine ausreichenden Anreize setzt, um die Energieeffizienz zu erhöhen und Investitionen in Erneuerbare Energien anzureizen.
- Die steuerliche Förderung für den Einbau von fossilen Öl- und Gasheizungen steht im Widerspruch zu den Klimazielen im Gebäudesektor und ist weder fiskalisch noch energiepolitisch zurechtfertigen. Bei der Modernisierung von Wohngebäuden führen anspruchsvollere Effizienzhausstandards zu höheren Kosten. Daher sollte eine Staffelung der Förderhöchstbeträge in Erwägung gezogen werden. Für zusätzliche Handlungsoptionen verweist der BEE auf sein detailliertes [Positionspapier zur steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudemodernisierung](#).
- Der BEE erachtet die im Klimaschutzprogramm 2030 enthaltenen Vorschläge zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Mobilitätssektor als unzureichend und ungeeignet. Auch die vorgeschlagene Rückverteilung der Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Mobilitätssektor ist intransparent und führt zu Fehlanzeigen.
- Der BEE unterstützt die Vergünstigung von ÖPNV und SPNV durch die Anwendung des geringeren Umsatzsteuersatzes. Allerdings werden keinerlei Anforderungen an Klimafreundlichkeit dieser Verkehrsmittel gestellt, was zu kritisieren ist.
- Der BEE verweist auf die detaillierte Stellungnahme des Bundesverband Windenergie e.V. bezüglich der Artikel 5 und 6 des Gesetzentwurfs und unterstützt diese vollumfänglich.

## Artikel 1: Änderung des Einkommensteuergesetzes

Der BEE begrüßt die Einführung einer energetischen Gebädeförderung als zusätzliches Förderinstrument, um Anreize für Investitionen in Energieeffizienz und Erneuerbare Energien zu setzen. Die Förderung durch den Abzug von der Steuerschuld ist ebenfalls zu begrüßen, damit alle Gebäudebesitzer, sofern sie Einkommenssteuer zahlen, gleichermaßen profitieren.

Die Steuerförderung kann angesichts der langen Investitionszyklen im Gebäudesektor nur langfristig ihre Wirkung für das Erreichen der ambitionierten Klimaziele im Gebäudesektor entfalten. Sie wird voraussichtlich deutlich länger als zehn Jahre benötigt, sodass die Befristung vom 01. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2029 kritisch zu hinterfragen ist.

Gleichzeitig wird daraufhin gewiesen, dass die steuerliche Förderung für den Einbau von fossilen Öl- und Gasheizungen im Widerspruch zu den Klimazielen insbesondere im Gebäudesektor steht. In der Energieeffizienzstrategie Gebäude der Bundesregierung ist deutlich aufgeführt, dass ein klimaneutraler Gebäudebestand in 2050 nur durch die Kombination aus Energieeffizienz und Erneuerbarer Energien erreicht werden kann. Die Fortführung und insbesondere die Anhebung der Förderung für fossile Heizungen läuft dieser Zielsetzung zuwider.

Ferner besteht die Gefahr, dass durch die steuerliche Förderung der Förderabstand zwischen Erneuerbaren Energien und fossilen Heizungen vermindert wird. Dies muss unbedingt verhindert werden!

Der BEE weist darauf hin, dass bei der Modernisierung von Wohngebäuden anspruchsvollere Effizienzhaustandards zu höheren Kosten führen. Ein einheitlicher Förderhöchstbetrag von 20.000 Euro erscheint wenig geeignet ist, um anspruchsvolle Modernisierungen anzureizen. Daher sollte eine Staffelung der Förderhöchstbeträge in Erwägung gezogen werden.

## Artikel 2: Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes

Grundsätzlich empfindet der BEE die im Klimaschutzprogramm 2030 enthaltenen Vorschläge zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung als unzureichend und ungeeignet. Die vorgeschlagene CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Verkehrssektor wird unserer Einschätzung nach keine Lenkungswirkung entfalten und führt zu Fehlanreizen. Wir empfehlen eine Verbesserung der Treibhausgasreduzierungsquote. Unsere Vorschläge hierzu finden Sie in den [BEE-Vorschlägen zur CO<sub>2</sub>-Bepreisung](#).

*Kommentierung der Rückverteilung der CO<sub>2</sub>-Bepreisungseinnahmen im Mobilitätssektor:*

Eine Rückverteilung der Einnahmen der CO<sub>2</sub>-Bepreisungseinnahmen aus dem Mobilitätssektor ist grundsätzlich sinnvoll, auch wenn der vorgeschlagene Mechanismus nach den Vorschlägen des Klimaschutzprogramms 2030 entschieden zu kritisieren ist. Die Rückverteilung sollte zum einen sichtbar für Bürgerinnen und Bürger sein, damit klimafreundlicheres Verhalten als Vorteil erkennbar ist (z.B. pro Kopf-Rückverteilung). Die Rückverteilung sollte zudem sozial ausgewogen und ohne Fehlanreize ausgestaltet werden. Eine Rückverteilung über die Pendlerpauschale, bzw. die Einführung der Mobilitätsprämie, kann beide dieser Punkte nicht vollumfänglich erfüllen.

Die Erhöhung der Pendlerpauschale, bzw. die Einführung des Mobilitätsgeldes, dürfte kaum zum Klimaschutz beitragen. Eine höhere Pendlerpauschale wird gerade Vielfahrer nicht dazu bewegen, klimafreundlichere Alternativen für ihre Mobilitätsbedürfnisse zu wählen. Mehr sogar: Gerade im Zeitraum des Einstiegs in die sehr niedrige CO<sub>2</sub>-Bepreisung (Startpreis 10€/t CO<sub>2</sub>,

damit Kraftstoffpreiserhöhung von ca. 3 ct/km) führt eine Erhöhung der Pendlerpauschale, bzw. des Mobilitätsgeldes, von plus 5 ct/km zu einem klarem Fehlanreiz. Mindestens dieser Fehlanreiz muss korrigiert werden.

Die Mobilitätsprämie ist zudem mit Erfüllungsaufwand verbunden, da man selbst aktiv werden muss – sofern man überhaupt für berechtigt ist, eine Mobilitätsprämie zu erhalten. Berechtigt zu sein trifft nur auf einen nur sehr kleinen Anteil der Bevölkerung zu (siehe Erfüllungsaufwand: *„Die Beantragung der Mobilitätsprämie führt für etwa 168 000 Personen zu einem jährlichen Mehraufwand von jeweils rd. 45 Minuten.“*).

Eine weitere Detailprüfung der im Entwurf gegebenen Vorschläge ist aufgrund der Kürze der Verbändeanhörung nicht möglich.

### Artikel 3: Änderung des Umsatzsteuergesetzes

Wir begrüßen die Senkung des Mehrwertsteuersatzes für den SPNV und ÖPNV. Diese kann die Attraktivität dieser Verkehrsmittel steigern, indem die Fahrpreise für Kunden günstiger erscheinen. Allerdings sollte diese Vergünstigung auch die Beförderung von Personen für Fahrstrecken unter 50 Kilometer gelten und nur gewährt werden. Daher sollte §12 Abs 2 Nr. 10 bb) derart formuliert werden, dass die Vergünstigung auch für kürzere Strecken nutzbar wird.

Detailkritik möchten wir an dem Umstand üben, dass bei der Senkung des Steuersatzes für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, den Verkehr mit Taxen, den genehmigten Linienverkehr mit Schiffen sowie den Fährverkehr keinerlei Anforderungen an Klimafreundlichkeit dieser Verkehrsmittel gestellt werden. Grundsätzlich ist eine Reduzierung sinnvoll, jedoch sollte diese mit einem Anreiz versehen werden, dass die benannten Verkehrsmittel mit treibhausgasmindernden Kraftstoffen oder mit Elektrizität betrieben werden.

Absolut nicht nachvollziehbar ist es, dass auch Drahtseilbahnen und sonstige mechanische Aufstiegshilfen aller Art vom reduzierten Steuersatz profitieren sollen, auch wenn diese nicht Teil des ÖPNV sind. Hier sollte eine Klarstellung vorgesehen werden, dass dies nur dann zutrifft, wenn diese Teil des ÖPNV sind.

**Kontakt:**

Bundesverband Erneuerbare Energie e.V. (BEE)  
Invalidenstraße 91  
10115 Berlin

Nils Weil  
Referent für Erneuerbare Wärmepolitik und -wirtschaft  
030 275 81 70-13  
[nils.weil@bee-ev.de](mailto:nils.weil@bee-ev.de)

Bernhard Strohmayer  
Referent für Erneuerbare Energiemärkte und Mobilität  
030 275 81 70-22  
[bernhard.strohmayer@bee-ev.de](mailto:bernhard.strohmayer@bee-ev.de)