

Bericht*

des Finanzausschusses (7. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksache 19/14338 –

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

- b) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 19/14937, 19/15080 –

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

* Die Beschlussempfehlung wurde auf Drucksache 19/15125 verteilt.

Bericht der Abgeordneten Johannes Steiniger, Ingrid Arndt-Brauer und Katja Hessel

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/14338** in seiner 122. Sitzung am 25. Oktober 2019 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft, dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist darüber hinaus nach § 96 GO-BT beteiligt.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksachen 19/14937, 19/15080** in seiner 126. Sitzung am 13. November 2019 dem Finanzausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, dem Haushaltsausschuss, dem Ausschuss für Wirtschaft und Energie, dem Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft, dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, dem Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und dem Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. Der Haushaltsausschuss ist darüber hinaus nach § 96 GO-BT beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Die Gesetzentwürfe auf Drucksache 19/14338 und auf Drucksachen 19/14937, 19/15080 sind gleichlautend.

Energetische Sanierungsmaßnahmen an selbstgenutztem Wohneigentum sollen ab 2020 für einen befristeten Zeitraum von zehn Jahren durch einen prozentualen Abzug der Aufwendungen von der Steuerschuld gefördert werden. Förderfähig sind Einzelmaßnahmen, die auch in bestehenden Programmen der Gebäudeförderung als förderfähig eingestuft sind, wie die Wärmedämmung von Wänden, Dachflächen oder Geschossdecken, die Erneuerung der Fenster oder Außentüren, die Erneuerung bzw. der Einbau einer Lüftungsanlage, die Erneuerung einer Heizungsanlage, der Einbau von digitalen Systemen zur energetischen Betriebs- und Verbrauchsoptimierung und die Optimierung bestehender Heizungsanlagen mit 20 Prozent der Aufwendungen, maximal insgesamt 40 000 Euro je Objekt (über drei Jahre verteilt) von der Steuerschuld abziehbar. Die konkreten Mindestanforderungen werden in einer gesonderten Rechtsverordnung festgelegt, um zu gewährleisten, dass die steuerlichen Anforderungen der noch zu konzipierenden Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) entsprechen.

Wer heute mit einem Pkw den Weg zur Arbeit zurücklegt, kann sich nicht ohne Weiteres zeitnah auf die höheren Kraftstoffpreise umstellen. Einerseits können Pendlerinnen und Pendler, die einen langen Arbeitsweg zurücklegen müssen, besonders in ländlichen Räumen, oftmals nicht auf ein ausgebautes ÖPNV-Angebot zurückgreifen.

Andererseits ist die Anschaffung eines neuen Pkw mit geringerem CO₂-Ausstoß häufig erst nach einer längeren Nutzung des bisherigen wirtschaftlich darstellbar oder sinnvoll. Insbesondere Fahrzeuge mit elektrifiziertem Antrieb kommen erst jetzt nach und nach in größerem Umfang auf den Markt und noch später als gebrauchte Fahrzeuge. Die Ladeinfrastruktur entsteht auch erst nach und nach. Zur Entlastung der Fernpendlerinnen und -pendler wird deshalb befristet vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026 die Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer um 5 Cent auf 35 Cent angehoben. Die befristete Anhebung wird entsprechend auch auf Familienheimfahrten im Rahmen der doppelten Haushaltsführung übertragen.

Zudem wird für Pendlerinnen und Pendler, die mit ihrem zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrags liegen, die Möglichkeit geschaffen, alternativ zu den erhöhten Entfernungspauschalen von 35 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer eine Mobilitätsprämie in Höhe von 14 Prozent dieser erhöhten Pauschale zu wählen. 14 Prozent entspricht dem Eingangssteuersatz im Einkommensteuertarif. Hierdurch werden all diejenigen Bürgerinnen und Bürger entlastet, bei denen ein höherer Werbungskosten- oder Betriebsausgabenabzug zu keiner

entsprechenden steuerlichen Entlastung führt. In die Bemessungsgrundlage der Mobilitätsprämie werden die vollen 35 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer einbezogen und nicht nur der aktuelle Erhöhungsbetrag von 5 Cent. Damit werden diese Geringverdiener spürbar entlastet. Sie werden den Pendlerinnen und Pendlern gleichgestellt, die mit ihrem zu versteuernden Einkommen oberhalb des Grundfreibetrags liegen. Eine Begünstigung ergibt sich für Arbeitnehmer sowohl bei den Werbungskosten als auch bei der Mobilitätsprämie allerdings nur, soweit sich die 35 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer wegen Überschreitens des Arbeitnehmer-Pauschbetrags auch steuermindernd auswirken bzw. ausgewirkt hätten.

Zur Umsetzung des Ziels, die Attraktivität des öffentlichen Personenschienenbahnfernverkehrs zu verbessern, wird der Umsatzsteuersatz für diese Leistungen von 19 auf 7 Prozent gesenkt. Dies dient gleichzeitig der Rechtsvereinfachung und dem Bürokratieabbau.

Bisher können die Gemeinden bei der Grundsteuer zwei verschiedene Hebesätze festlegen, die einheitlich für die in der Gemeinde befindlichen Betriebe der Land- und Forstwirtschaft einerseits und für die Grundstücke andererseits sein müssen. Mit dem Gesetz wird den Gemeinden ermöglicht, einen besonderen Hebesatz auf Gebiete für Windenergieanlagen festzulegen. Dieser muss höher sein als der jeweilige Hebesatz für das land- und forstwirtschaftliche Vermögen beziehungsweise das Grundvermögen.

Die Klarstellung im Personenbeförderungsgesetz, dass Bundesrecht länderspezifischen Anforderungen nicht entgegensteht, die für den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen in Bezug auf Emissionen gelten, soll den Ländern ermöglichen, als Maßnahme zur Sicherung der innerstädtischen Mobilität und Luftreinhaltung bei der Genehmigung von gewerblichen Verkehren zur Personenbeförderung die Einhaltung höherer Emissionsstandards bis hin zu 0-Emissionen verlangen zu können.

III. Öffentliche Anhörung

Der Finanzausschuss hat in seiner 58. Sitzung am 4. November 2019 eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/14338 durchgeführt. Folgende Einzelsachverständige, Verbände und Institutionen hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

1. ACE Auto Club Europa e. V.
2. Agora Verkehrswende/Smart Energy for Europe Platform (SEFEP) gGmbH
3. Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (Flughafenverband ADV)
4. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
5. Bundesrechnungshof
6. Bundessteuerberaterkammer
7. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
8. Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e. V.
9. Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)
10. Deutscher Bauernverband e. V.
11. Flughafen Nürnberg GmbH
12. Hechtner, Prof. Dr. Frank, Technische Universität Kaiserslautern
13. ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH
14. Kommunale Spitzenverbände
15. Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e. V.

Das Ergebnis der öffentlichen Anhörung ist in die Ausschussberatungen eingegangen. Das Protokoll einschließlich der eingereichten schriftlichen Stellungnahmen ist der Öffentlichkeit zugänglich.

IV. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 71. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 49. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Annahme.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 52. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft** hat den Gesetzentwurf in seiner 42. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 56. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 53. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf in seiner 34. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme.

Zu Buchstabe b

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 71. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 49. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 52. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft** hat den Gesetzentwurf in seiner 42. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf in seiner 56. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 53. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf in seiner 34. Sitzung am 13. November 2019 beraten und empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich in seiner 34. Sitzung am 13. November 2019 mit dem Gesetzentwurf gutachtlich befasst und festgestellt, dass eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs gegeben sei. Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung sei plausibel. Eine Prüfbitte sei daher nicht erforderlich.

V. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Beratungsergebnisse

Zu Buchstabe a

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/14338 in seiner 55. Sitzung am 23. Oktober 2019 erstmalig beraten und die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Nach Durchführung der Anhörung am 4. November 2019 hat der Finanzausschuss die Beratung des Gesetzentwurfs in seiner 59. Sitzung am 6. November 2019 fortgeführt und in seiner 62. Sitzung am 13. November 2019 abgeschlossen.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/14338 in geänderter Fassung.

Zu Buchstabe b

Der Finanzausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/14937, 19/15080 in seiner 62. Sitzung am 13. November 2019 erstmalig und abschließend beraten.

Der **Finanzausschuss** empfiehlt einvernehmlich Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksachen 19/14937, 19/15080.

Beratungsverlauf

Die **Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD** betonten, das Klimapaket der Bundesregierung sehe auf der einen Seite eine CO₂-Bepreisung und Lenkungswirkungen durch entsprechende Steuern vor. Auf der anderen Seite gehe es darum, Anreize für ein klimafreundlicheres Verhalten der Bürger zu setzen. Mit den Maßnahmen im vorliegenden Gesetzentwurf sollen Anreize gesetzt werden. Daneben solle für eine erhöhte Akzeptanz des gesamten Klimapakets bei den Bürgern gesorgt werden.

Der Gesetzentwurf enthalte verschiedene steuerliche Maßnahmen in den Bereichen Gebäude, Verkehr und Energie. Die Koalitionsfraktionen begrüßten insbesondere die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung.

Zum Änderungsantrag Nr. 1 erläuterten die Koalitionsfraktionen, dass die Beauftragung eines Energie-Effizienz-Beraters nicht verpflichtend sein solle, da die Durchführung kleinerer Einzelmaßnahmen der energetischen Gebäudesanierung unbürokratisch möglich sein solle. Hingegen sei es sinnvoll, einen Energieberater hinzuziehen, wenn mehrere oder größere Sanierungsmaßnahmen geplant seien. Dann sollen auch die Kosten für die Beauftragung eines Energieberaters in Zukunft steuerlich abzugsfähig sein.

Über die Erhöhung der Entfernungspauschale sei lange diskutiert worden. Zu begrüßen sei, dass insbesondere die Pendler im ländlichen Raum entlastet würden, die im besonderen Maße von der CO₂-Bepreisung betroffen seien und lange Wege zur Arbeit zurücklegen müssten.

Für Geringverdiener werde die Mobilitätsprämie eingeführt. In den nächsten Jahren werde man sich anschauen, wie diese Maßnahme angenommen werde und wie der Bürokratieaufwand sei, um eventuell Verbesserungen vorzunehmen.

Zu begrüßen sei auch, dass Bahnfahrten durch die Reduzierung der Umsatzsteuer von 19 auf sieben Prozent in Zukunft billiger würden. Ziel sei es, die Attraktivität der Bahn für die Bürger zu erhöhen. Dafür werde man auch die Kapazitäten der Bahn ausbauen.

Den Klagen von Mitbewerbern der Bahn sehe man entspannt entgegen. Die Mitbewerber würden massiv die Straßen nutzen, seien aber weder von der Maut noch von der Stromsteuer oder den Netzentgelten betroffen. Diese Umstände würden vor Gericht berücksichtigt werden.

Außerdem werde ein gesondertes Hebesatzrecht der Gemeinden auf Gebiete für Windenergieanlagen bei der Grundsteuer eingeführt. Dort werde man in den nächsten Jahren darauf achten müssen, dass in der Praxis nicht Grundstückseigentümer belastet würden, auf deren Grundstücken keine Windräder stehen. Das könne aber erst beurteilt werden, wenn die ersten Hebesätze von den Gemeinden festgelegt würden. In diesem Zusammenhang sei auch die Frage diskutiert worden, ob es verfassungsrechtliche Probleme gebe, wenn das Hebesatzrecht bereits zum 1. Januar 2020 eingeführt werde. Das Bundesministerium der Finanzen habe versichert, dass es keine verfassungsrechtlichen Bedenken habe. Dennoch empfehle man den Bürgermeistern, diesen Hebesatz erst ab 1. Januar 2025 anzuwenden.

Schließlich machten die Koalitionsfraktionen darauf aufmerksam, dass man noch nicht wissen könne, ob die mit dem Gesetzentwurf steuerlich geförderten Maßnahmen in den nächsten fünf Jahren in solchem Umfang in Anspruch genommen würden, wie man es sich wünsche. Das hänge auch von den Kapazitäten im Baubereich oder bei der Bahn ab. Insofern sei eine konkrete Bezifferung der CO₂-Einsparungen oder des Ausmaßes der Verhinderung der weiteren Klimaerwärmung unseriös. Niemand könne sagen, wie viele Gebäude aufgrund des Klimapakets tatsächlich saniert würden. Solche Prognosen seien nicht vergleichbar mit der Schätzung der Steuerminder-einnahmen des Bundes aufgrund einer Steuersenkung.

Die **Fraktion der AfD** bezeichne es als unverantwortlich, über einen Gesetzentwurf zu entscheiden, obwohl die Auswirkungen auf die Erderwärmung und die volkswirtschaftlichen Kosten vom Bundesministerium der Finanzen nicht beziffert werden könnten. Es fehlten wesentliche Entscheidungsgrundlagen, um sich seriös mit dem Gesetzentwurf auseinandersetzen zu können.

Bei der Bahn seien regelmäßig Verspätungen oder der Ausfall von Zugbegleitern und Zugteilen zu beklagen. Bevor man Bahnfahrten steuerlich entlaste, sollte daher zunächst dafür gesorgt werden, dass die Bahn ihre Aufgaben ordnungsgemäß wahrnehme.

Bei der steuerlichen Förderung von energetischen Sanierungsmaßnahmen an selbstgenutztem Wohneigentum könne nicht von einer sozialen Ausgewogenheit der Regelungen gesprochen werden, da die steuerlichen Vorteile von Mietern nicht genutzt werden könnten.

Schließlich sei nicht verständlich, warum die Mobilitätsprämie erst ab dem 21. Entfernungskilometer gewährt werde.

Die **Fraktion der FDP** begrüße grundsätzlich die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung. Allerdings werde sie im Plenum einen Entschließungsantrag zur Abstimmung stellen, der sich mit dem anschaffungsnahen Herstellungsaufwand beschäftige. Das betreffe diejenigen, die ein Gebäude kauften, um es zu vermieten, und die die Kosten für die energetische Sanierung steuerlich nicht als Erhaltungsaufwand absetzen könnten, sondern über die Nutzungsdauer abschreiben müssten.

Bei der geplanten Mobilitätsprämie und der Erhöhung der Pendlerpauschale sei nicht überzeugend begründet worden, warum die zusätzliche steuerliche Förderung erst ab dem 21. Entfernungskilometer greifen solle. Es komme hinzu, dass mit der Mobilitätsprämie ein „Bürokratiemonster“ aufgebaut werde. In der öffentlichen Anhörung sei nicht nur vom Bundesrechnungshof, sondern auch von anderen Sachverständigen darauf hingewiesen worden, dass die Mobilitätsprämie in dieser Ausgestaltung mehr Verwaltungsaufwand bedeute, als sie anschließend Nutzen bringen werde.

Gegen die Begünstigung der Bahn bei der Umsatzsteuer habe ein Mitbewerber bereits Klage eingereicht. Die Fraktion der FDP sei der Meinung, dass dies eine unverhältnismäßige Bevorzugung eines Verkehrsträgers darstelle, der noch nicht einmal der umweltschonendste Verkehrsträger sei. Wie man schon oft bemängelt habe, werde wieder einmal ein Gericht über die Verfassungsmäßigkeit eines vom Bundestag verabschiedeten Gesetzes entscheiden müssen.

Im Rahmen des Änderungsantrags Nr. 3 der Koalitionsfraktionen könnten Miteigentümer an einem begünstigten Objekt eine Feststellungserklärung abgeben, wenn sie energetisch sanieren und ihren Anteil an der steuerlichen

Förderung erhalten wollten. Dafür benötigten sie eine Steuernummer und müssten eine Steuererklärung abgeben. Diesen zusätzlichen administrativen Aufwand lehne man ab.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, der Gesetzentwurf enthalte Licht und Schatten.

Die Reduzierung des Umsatzsteuersatzes für Bahnfahrten werde von der Fraktion DIE LINKE. schon seit längerer Zeit gefordert. Daher schließe man sich dieser Maßnahme an. Auch könne man sich einen positiven Effekt bei der Grundsteuer für Sondergebiete mit Windenergieanlagen vorstellen.

Als problematisch bezeichnete die Fraktion DIE LINKE. die steuerlichen Maßnahmen bei der Gebäudesanierung. Dazu habe der Bundesrechnungshof in der öffentlichen Anhörung Einwände geäußert. Es liege auf der Hand, dass von steuerlichen Entlastungen überwiegend diejenigen Bürger profitierten, die hohe Steuern zahlten. Das sei nicht sozial ausgewogen. Außerdem weise man auf ein besonderes Problem hin: Für Rentnerhaushalte, die in selbstgenutztem Eigentum wohnten und die etwa die Hälfte der Rentner ausmachten, werde mit dieser steuerlichen Entlastung kein Anreiz geschaffen, ihre Wohngebäude zu sanieren. Es gebe sinnvollere Möglichkeiten, wie man sehr viel schneller größere Teile des Wohnungsbestandes in Deutschland energetisch sanieren und unter Klimaschutzgesichtspunkten sehr viel bessere Ergebnisse erzielen könnte. Daher halte man diese Maßnahme für nicht zielführend.

Zum gleichen Ergebnis komme man bei der Erhöhung der Pendlerpauschale. Die Entlastungswirkung der Pendlerpauschale von 30 Cent pro Kilometer liege bei gut verdienenden Steuerzahlern bei 14 Cent pro Kilometer, während die Entlastungswirkung bei Geringverdienern entweder völlig ausfalle, weil sie keine Entlastung hätten, oder im besten Falle bei bis zu vier Cent pro Kilometer liege. Auch die Bundesregierung habe dieses Problem offensichtlich erkannt, weshalb sie eine Mobilitätsprämie im Gesetzentwurf vorgesehen habe. Die Mobilitätsprämie sei aber so ausgestaltet, dass sie nur eine sehr kleine Zahl von 250 000 Pendlern – nach Angaben des Bundesministeriums der Finanzen – erreichen werde. Für die Mobilitätsprämie sollen 40 Millionen Euro im Jahr aufgebracht werden, während es bei der Pendlerpauschale um eine halbe Milliarde Euro gehe. Das sei nicht überzeugend.

Zum Thema „Mobilitätsgeld“ werde die Fraktion DIE LINKE. im Plenum einen Entschließungsantrag zur Abstimmung stellen. Die Forderung nach einem Mobilitätsgeld werde auch vom Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) erhoben. Es bestehe an dieser Stelle grundsätzlicher Änderungsbedarf. Die Pendlerpauschale sei nicht das geeignete Mittel und sollte durch ein Mobilitätsgeld, das allen Pendlern zugutekomme, ersetzt werden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** kritisierte, der Gesetzentwurf sei nicht geeignet, die Klimaziele zu erreichen. Es fehle eine CO₂-basierte Reform der Energiesteuern. Umweltschädliche Subventionen, die das Umweltbundesamt insgesamt auf 57 Milliarden Euro beziffert habe, würden unangetastet bleiben.

Die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung sei grundsätzlich zu begrüßen. Darauf habe man lange gewartet. Allerdings sei unklar, welchen Beitrag dieses Gesetz und insbesondere die steuerlichen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele leisteten.

Im Gesetzentwurf werde auf eine Rechtsverordnung abgestellt, die aber noch nicht fertiggestellt sei. Daher werde die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN darauf dringen, dass die Rechtsverordnung für die weitere Beratung vorliege und vom Bundestag und Bundesrat beschlossen werden müsse.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kritisierte, dass die Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung nicht an die Beauftragung eines Energieberaters gebunden seien. Es sei zwar positiv, dass die Kosten für einen Energieberater förderfähig seien, aber die gesetzliche Verpflichtung zur Beauftragung eines Energieberaters fehle im Gesetzentwurf. Ferner werde auf einen Sanierungsfahrplan verzichtet. Damit fehle die Qualitätssicherung im Vorfeld, um Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Die vorgeschlagene Erhöhung der Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer führe zu einer teilweisen Überkompensation der durch die Einführung der CO₂-Bepreisung verursachten Kostensteigerung. Dadurch drohe die ohnehin schon geringe ökologische Lenkungswirkung des zu gering angesetzten CO₂-Preises in ihr Gegenteil verkehrt zu werden. Alternativ zur Erhöhung der Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer könnten die Pendler die mit einem sehr hohen bürokratischen Aufwand verbundene Mobilitätsprämie wählen. Die Mobilitätsprämie werfe aber schwerwiegende steuersystematische Fragen auf. Auch mit der Mobilitätsprämie seien weiterhin sozial ungerechte Verteilungswirkungen festzustellen, worauf die Fraktion DIE LINKE. schon hingewiesen habe. Im Ergebnis würden Pendler mit hohen Einkommen erheblich stärker entlastet. Das widerspreche dem Anspruch

der Bundesregierung, insbesondere Bezieher kleiner und mittlerer Einkommen durch die Maßnahmen des Klimapakets nicht übermäßig zu belasten.

Ein richtiger Schritt sei die Absenkung der Umsatzsteuer für Bahnfahrten. Dazu müssten aber dringend die strukturellen Defizite der Bahn angegangen werden. Solche Maßnahmen finde man im Klimapaket bisher nicht.

Zur Einführung eines neuen Hebesatzes bei der Grundsteuer sei festzustellen, dass die Windenergie nach den neuesten Pressemeldungen in der Krise stecke und nicht vorankomme. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN habe erhebliche Zweifel, dass mit der geplanten Maßnahme ein positiver Effekt für die Windenergie erreicht werden könne. Daher werde man im weiteren Verfahren auf entsprechende Änderungen dringen.

Vom Ausschuss angenommene Änderungsanträge

Die vom Ausschuss angenommenen Änderungen am Gesetzentwurf auf Drucksache 19/14338 sind aus der Zusammenstellung in der Beschlussempfehlung des Finanzausschusses ersichtlich. Die Begründungen der Änderungen finden sich in diesem Bericht unter „B. Besonderer Teil“. Die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD brachten insgesamt fünf Änderungsanträge ein.

Voten der Fraktionen:

Änderungsantrag 1 der Koalitionsfraktionen (Förderung der Kosten bei Beauftragung eines Energie-Effizienz-Experten)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, FDP, B90/GR

Ablehnung: AfD

Enthaltung: DIE LINKE.

Änderungsantrag 2 der Koalitionsfraktionen (Klarstellung der Anspruchsberechtigung)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, FDP

Ablehnung: AfD

Enthaltung: DIE LINKE., B90/GR

Änderungsantrag 3 der Koalitionsfraktionen (gesondert und einheitliche Feststellung der Besteuerungsgrundlagen bei Miteigentum)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, FDP, B90/GR

Ablehnung: AfD

Enthaltung: DIE LINKE.

Änderungsantrag 4 der Koalitionsfraktionen (redaktionelle Änderung)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, FDP, B90/GR

Ablehnung: AfD

Enthaltung: DIE LINKE.

Änderungsantrag 5 der Koalitionsfraktionen (Mobilitätsprämie – redaktionelle Anpassung Gesetzesverweis)

Zustimmung: CDU/CSU, SPD, DIE LINKE., B90/GR

Ablehnung: AfD

Enthaltung: FDP

Entschließungsantrag

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN brachte zum Gesetzentwurf einen Entschließungsantrag ein:

Entschließungsantrag 1 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Klimaziele 2030 erreichen)

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Vorschläge der Bundesregierung zur Erreichung der deutschen Klimaziele 2030 sind unwirksam, unzureichend und unsozial. Zwar ist es begrüßenswert, dass die Bundesregierung nach langjähriger Blockade beim Klimaschutz nun Handlungsbedarf anerkennt. Doch die Vorschläge der Bundesregierung sind weit vom Pfad des Pariser Klimaabkommens entfernt. Der Ausbau von Windkraft an Land wird trotz des bereits zu beobachtenden Arbeitsplatzabbaus weiter abgewürgt. Eine CO₂-Bepreisung soll in Form eines weitgehend wirkungslosen, bürokratischen und verfassungsrechtlich umstrittenen nationalen Emissionshandels aufgebaut werden, obwohl zahlreiche wirksamere und sozial gerechtere Konzepte auf dem Tisch liegen. Das Versprechen von sozial gerechtem Klimaschutz bricht die Bundesregierung, da ihre Maßnahmen Vielverdiener begünstigen und zulasten von Menschen mit wenig Einkommen und Rentnerinnen und Rentnern gehen. Nötig wäre stattdessen effektiver, schneller und sozial gerechter Klimaschutz.

Auch der konkret vorliegende Gesetzentwurf zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht ist in dieser Form nicht geeignet, die Klimaziele zu erreichen. Die umfassenden Möglichkeiten des Steuerrechts für den Klimaschutz im Sinne einer grundlegenden ökologischen Steuerreform, die bestehende klima- und umweltschädliche Fehlanreize grundsätzlich beseitigt, werden nicht genutzt. Eine CO₂-basierte Reform der Energiesteuern fehlt jedoch gänzlich. Umweltschädlichen Subventionen, die das Umweltbundesamt auf 57 Milliarden Euro beziffert hat, bleiben unangetastet. Im Industriebereich lässt die Koalition die Chancen des ökologischen Umbaus für die Unternehmen komplett liegen. Es fehlen Planungs- und Investitionssicherheit und eine konsequente Unterstützung des ökologischen Wandels. Insbesondere in den Bereichen Stahl, Chemie und Zement sind hohe Investitionen in neue Technologien notwendig, um eine klimaneutrale Produktion zu erreichen und Beschäftigung zu sichern, diese sollten durch bessere Abschreibungsmöglichkeiten unterstützt werden.

Auch die im Gesetz genannten Punkte werfen mehr Fragen auf, als dass sie wirksame Lösungsansätze bieten.

Es ist grundsätzlich begrüßenswert, dass der Gesetzentwurf Regelungen zu einer steuerlichen Förderung der Gebäudesanierung vorsieht. Das ist lange überfällig. Auch ist es richtig, die steuerliche Förderung auf selbstgenutztes Wohneigentum zu begrenzen und diese progressionsunabhängig auszugestalten. Doch der Klimaschutzbeitrag dieser Fördermaßnahme bleibt völlig unklar, Angaben zur Höhe der dadurch erreichbaren CO₂-Einsparung sind nicht im Gesetz enthalten. Es wird lediglich auf eine spätere Rechtsverordnung verwiesen, deren gesetzliche Ermächtigung keinen energetischen Maßstab enthält, ab wann eine Förderung in Betracht kommt. Damit ist völlig offen, was die Maßnahmen für den Klimaschutz bringen, so bleibt die steuerliche Förderung der Gebäudesanierung eine „black box“ beim Klimaschutz. Außerdem fehlen parallele Maßnahmen zur sozial gerechten, warmmietenneutralen energetischen Modernisierung vermieteter Wohnungen – so bleiben die Hälfte des Wohnraums in Deutschland und alle MieterInnen vom Klimaschutz völlig vernachlässigt.

Die Senkung der Umsatzsteuer für Bahnfahrten im Fernverkehr von 19 auf 7 Prozent ist ein richtiger Schritt zur Erhöhung der Attraktivität der Bahn, insbesondere gegenüber Kurzstreckenflügen. Doch ist dieser Schritt keineswegs ausreichend, um die bestehende Wettbewerbsverzerrung zwischen dem Schienenpersonenfernverkehr und dem Flugverkehr oder gar dem Straßenverkehr abzubauen. Die strukturellen Defizite der Bahn bleiben unbearbeitet.

Um den Ausbau der Windenergie zu steigern und auch um die Akzeptanz von Windenergie vor Ort zu steigern ist eine stärkere Beteiligung der Standortkommunen an den Einnahmen der Windenergieanlagen notwendig. Doch der Vorschlag der Bundesregierung für Wind-Sondergebiete einen erhöhten Hebesatz bei der Grundsteuer für Kommunen einzuführen ist ein nicht zu Ende gedachter Schnellschuss. Er scheint nicht geeignet, die Kommunen effektiv an den Einnahmen der Windenergie zu beteiligen, und könnte in seinen Auswirkungen den Ausbau der Windkraft weiter gefährden. Dies gilt umso mehr, da die Bundesregierung auf eine Begrenzung der Hebesätze verzichtet hat und auch keine Möglichkeiten der Differenzierung von Bestands- und Neuanlagen vorliegen. Durch die geplante Regelung entstehen unterschiedliche Wettbewerbsbedingungen für die Teilnehmer wettbewerblicher Ausschreibungen zur Errichtung von Windenergieanlagen. Gerade für Standorte, die – bspw. in Folge höherer Errichtungskosten der Anlage – am Rande der Wettbewerbsfähigkeit sind, kann so – insbesondere in Kombination mit der desaströsen 1000m Abstandsregelung, die die Bundesregierung einführen will, ein nicht zu überwindendes Hemmnis für den weiteren Ausbau der Windkraft entstehen. Zudem droht diese Regelung, den Weiterbetrieb von Windenergieanlagen, die in den nächsten Jahren aus der Förderung des EEG herausfallen, unwirtschaftlich zu machen. Mit der Festlegung auf eine Kommunalbeteiligung über die Grundsteuer profitiert nur die Standortkommune der Windenergieanlage. Gegebenenfalls langwierige Aushandlungsprozesse sind bei der Neuverhandlung der Konditionen zwischen steuerpflichtigen Grundbesitzenden und Windanlagenbetreibern zu erwarten, da die neu anfallende Steuer in bestehende Verträge Eingang erhalten muss.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Erhöhung der Entfernungspauschale als Kompensation für die CO₂-Bepreisung ist ökologisch kontraproduktiv und sozial ungerecht. Daran ändert auch die zusätzliche Einführung einer Mobilitätsprämie nichts. Zwar werden auch Geringverdiener unterhalb des Grundfreibetrags entlastet, sofern sie den bürokratischen Aufwand der Beantragung auf sich nehmen. Jenseits dessen profitieren aber hohe Einkommen deutlich stärker als Gering- und Normalverdiener, je nach Situation bekommen Pendler mit hohen Einkommen sogar mehr erstattet, als sie zuvor an CO₂-Preis bezahlt haben, da der CO₂-Preis unabhängig vom Einkommen für alle gleich erhoben wird. Hierdurch droht die ohnehin schon geringe ökologische Lenkungswirkung eines viel zu gering angesetzten CO₂-Preises in ihr Gegenteil verkehrt zu werden. Die Bundesregierung ist jede Erklärung schuldig geblieben, warum sie eine Kompensation von Pendlerinnen und Pendler progressiv und nicht mit einem höheren Maß an Steuergerechtigkeit beispielweise als Steuerermäßigung oder im Sinne einer Härtefallregelung ausgestaltet hat. Zudem ist unklar, weshalb die Pendlerpauschale von 2021 an direkt im vollen geplanten Umfang erhöht werden soll, während die CO₂-Bepreisung schrittweise ansteigt. Abgesehen davon reizt die Bundesregierung mit der Erhöhung der Pendlerpauschale auch den motorisierten Individualverkehr weiter an, was kontraproduktiv für die Verkehrswende ist.

Zudem kann die Erhöhung der Entfernungspauschale nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Bundesregierung die CO₂-Bepreisung nicht aufkommensneutral ausgestaltet hat. Statt einer fairen und sozial gerechten Rückverteilung sämtlicher Einnahmen aus dem geplanten nationalen CO₂-Handel an die Bürgerinnen und Bürger versickern große Teile der Einnahmen im Energie- und Klimafonds, dessen Gelder schon bisher nicht abgerufen werden. Nur ein Teil wird überhaupt an die BürgerInnen und Bürger zurückgegeben.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, einen Gesetzentwurf vorzulegen, der folgende Aspekte enthält:

1. Einführung eines nationalen CO₂-Preises für die Bereiche Verkehr und Wärme durch Einführung einer CO₂ Komponente im Energiesteuergesetz. Ein solcher CO₂-Preis muss in der Höhe ökologisch wirksam sein und möglichst viele Sektoren erfassen. Von entscheidender Bedeutung für die Lenkungswirkung ist zudem, dass es einen langfristigen, planbaren und verlässlich ansteigenden Preispfad gibt. Ein CO₂ Preis kann zudem nur dann wirksam und sozial gerecht sein, wenn der Preis in der Höhe steuert und die Einnahmen am Ende vollständig wieder an die Bürgerinnen und Bürger zurückgegeben werden. Auf diese Weise profitieren besonders die Menschen mit geringeren Einkommen zu Lasten der höheren Einkommen, die meist auch einen deutlich höheren CO₂ Fußabdruck haben.

- Auf fossile Kraft- und Brennstoffe wird daher zum Einstieg ein Preisaufschlag von anfangs 40 Euro je Tonne CO₂ erhoben, der über die Zeit weiter anwächst. Dieser Aufschlag soll langfristig die Kosten der Klimaschäden abbilden.

- Es wird ein CO₂-Mindestpreis in Höhe von 40 Euro je Tonne CO₂ im Bereich des europäischen Emissionshandels (ETS) eingeführt, möglichst gemeinsam mit den europäischen Nachbarn.

- *Aus den Einnahmen dieser CO₂-Bepreisung wird die Stromsteuer auf das Mindestniveau der europäischen Stromsteuerrichtlinie (0,1ct/kWh) abgesenkt, da inzwischen bereits 40 Prozent des Stroms erneuerbar gewonnen werden. Auf diese Weise werden Wirtschaft und Bürgerinnen und Bürger entlastet.*
 - *Alle Einnahmen, die darüber hinausgehen, finanzieren ein jährliches Energiegeld, das jede Bürgerin und jeder Bürger in gleicher Höhe erhält. Davon profitieren Menschen mit niedrigem Einkommen überdurchschnittlich, da sie in der Regel weniger CO₂ produzieren, als Menschen mit höherem Einkommen.*
2. *Ergänzung des Gesetzes mit Maßnahmen zum schrittweisen Abbau umweltschädlicher Subventionen, die die bisherige ungleiche steuerliche Behandlung von fossilen Rohstoffen und die steuerliche Förderung klimaschädlichen Verhaltens beenden.*
- *Es wird eine CO₂-abhängige Besteuerung von Dienstwagen eingeführt. Die bisherige pauschale Subventionierung schwerer Dienstwagen schlägt jedes Jahr in Höhe von 3,1 Milliarden Euro in den öffentlichen Haushalten zu Buche. Die Dienstwagenbesteuerung orientiert sich zukünftig an dem CO₂-Ausstoß der Dienstwagen. Dazu wird ein CO₂-Zielwert zugrunde gelegt, beginnend mit dem EU-Flottengrenzwert für das Jahr 2021 von 95g CO₂/km, der entsprechend der EU-Vorgaben zu CO₂-Einsparzielen für Neuwagen bis zum Jahr 2030 schrittweise abgesenkt wird. Die Besteuerung wird bei einem CO₂-Ausstoß oberhalb dieses jeweiligen CO₂-Zielwerts für Neuwagen entsprechend erhöht. Die Energiesteuervergünstigung für Dieseldieselkraftstoff ist bei gleichzeitiger Anpassung der Kraftfahrzeugsteuern schrittweise zu beenden und die Besteuerung von Benzin und Diesel im Energiesteuergesetz (EnergieStG) entsprechend des CO₂-Gehaltes schrittweise anzugleichen. Die derzeit geltende geringere Dieseldieselbesteuerung setzt enorme Fehlanreize indem der Kraftstoff künstlich verbilligt wird, und kostet den Staat mehrere Milliarden Euro jährlich. Diese Subventionierung muss über die nächsten Jahre schrittweise abgebaut werden.*
 - *Einführung einer Kerosinsteuer: Im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern mit fossilem Antrieb sind alle gewerblichen Flüge derzeit von der Energiesteuer befreit. Allein im innerdeutschen Flugverkehr wird Kerosin mit jährlich ca. 580 Millionen Euro subventioniert. Die Kerosinsteuerbefreiung muss stufenweise abgeschafft werden. Der Steuersatz auf Kerosin ist anfangs mit dem in der EU-Energiesteuerrichtlinie festgesetzten Mindestsatz von 33 ct/l zu bemessen und schrittweise zu erhöhen. Damit gewerbliche Flüge innerhalb der gesamten EU besteuert werden, muss sich Deutschland für eine schrittweise EU-weite Einführung der Energiesteuer für Kerosin einsetzen. Solange Kerosin nicht europaweit besteuert wird, soll Deutschland die rechtlichen Spielräume nutzen, um mit anderen EU-Staaten in bilateralen Verträgen die Kerosinbesteuerung zu vereinbaren.*
 - *Abschaffung der Umsatzsteuerbefreiung für inländische Streckenabschnitte des grenzüberschreitenden Luftverkehrs: Der von Deutschland abgehende internationale Flugverkehr wird derzeit bei der Umsatzsteuer jährlich mit Milliardenbeträgen subventioniert. Die Umsatzsteuerbefreiung für den inländischen Streckenanteil des internationalen Flugverkehrs muss beendet und ein Steuersatz von 19 Prozent eingeführt werden. Auf EU-Ebene muss sich Deutschland dafür einzusetzen, dass alle EU-Staaten den gleichen Mehrwertsteuersatz auf in-nereuropäische Flüge erheben.*
 - *Verdopplung und ökologische Ausgestaltung der Luftverkehrsteuer: So lange, bis auf EU-Ebene umfassende Entscheidungen über die Energiesteuer für Kerosin und die Umsatzsteuer getroffen sind, werden die entgangenen Steuereinnahmen durch Anhebung der Luftverkehrsteuer ausgeglichen. Jegliche Deckelung (künftig 1,75 Mrd. Euro) und die Koppelung der Steuer an die Ausgaben für CO₂-Zertifikate im Europäischen Emissionshandel werden aufgehoben. In einem ersten Schritt wird die Luftverkehrsteuer verdoppelt und nach Beförderungsklasse, Klima-, Schadstoff- und Lärmbelastung differenziert. Die bisher von der Steuer ausgenommene Luftfracht sowie der Umsteigeflugverkehr werden einbezogen.*
 - *Emissionsfreie Neuwagen werden durch eine Bonus-Malus-Regelung in der Kfz-Steuer gefördert, die die bisherige Kaufprämie ersetzt. Rein elektrische Fahrzeuge erhalten dann eine Gutschrift, während Neuwagen mit einem hohen CO₂-Ausstoß stärker besteuert werden.*
 - *Für Investitionen in CO₂-freie Industrieprozesse insbesondere in den Bereichen Stahl, Chemie oder Zement bessere Abschreibungsmöglichkeiten zu schaffen*
3. *Grundlegende Überarbeitung des Entwurfes für die steuerliche Förderung der Gebäudesanierung. Derzeit verspricht der Gesetzentwurf viel Geld für wenig Klimaschutz. Es besteht sogar das Risiko, dass das Gesetz unterm Strich dem Klima mehr schadet als nützt, denn es könnten gemäß Entwurf der Bundesregierung sogar*

neue fossile Öl- oder Erdgasheizungen bezuschusst werden, sofern sie gegenüber der alten Heizung auf dem Papier etwas Energie einsparen. Weil bei geringeren Anforderungen an die Qualität insgesamt eine höhere Förderung beantragt werden kann, drohen die bestehenden und im Markt gut eingeführten Bundes-Förderprogramme über die KfW-Bank mit ihren bewährten Qualitäts-Standards von der Steuerförderung abgelöst zu werden, statt mit der steuerlichen Förderung ein ergänzendes Instrument für zusätzliche Zielgruppen aufzubauen. Damit könnte die Sanierungsquote sogar sinken. Die Anforderungen an Planung und Qualitätssicherung sind bei der Steuerförderung mangelhaft. So soll nach dem Entwurf der Bundesregierung der ausführende Handwerker seinen eigenen Arbeiten die Qualität bescheinigen, eine Haftung des Fachunternehmens im Falle zwar bestätigter aber dennoch fehlender Qualität wurde im letzten Moment noch aus dem Gesetzentwurf heraus gestrichen. Änderungsbedarf:

- *Klima-Qualität sicherstellen: Fehlallokationen von Steuergeldern und Finanzmittel von Eigentümerinnen und Eigentümern müssen vermieden werden und alle vorgenommenen Maßnahmen im Einklang mit dem Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes stehen. Die Ausrichtung der Maßnahmen auf das Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes 2040 muss bereits in die Überschrift des 35c EStG aufgenommen werden. Damit die konkrete Klimawirkung der vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen abschätzbar ist, muss die Verordnung gemäß Absatz 7 vorgelegt werden, bevor das Gesetz verabschiedet wird.*
- *Alle geförderten Einzelmaßnahmen sind so zu gestalten, dass in Summe über alle Gebäudeteile einschließlich Anlagentechnik der KfW 55 Standard erreicht wird. Die Gewährung der steuerlichen Förderung ist 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,-€ überschreiten. Die Kosten zur Erstellung des iSFP sollen bis zu einem angemessenen Höchstbetrag zu 100 Prozent förderfähig sein. Um sicherzustellen, dass die mit der Einzelmaßnahme beabsichtigte Energieeffizienz auch tatsächlich erreicht wird und der Steuerbonus gerechtfertigt gewährt werden kann, reicht eine Bescheinigung durch den Erbringer der Leistung selbst nicht aus, auch dass er im Falle falscher Bescheinigung nicht haften soll ist abzulehnen. Vielmehr ist diese Bescheinigung nach Durchführung durch einen unabhängigen Sachverständigen zu erbringen, entsprechend dem Verfahren der KfW-Förderung durch eine unabhängige Energieeffizienz-Expertin bzw. einen sachverständigen Energieberater.*
- *Bestehende, in den Markt eingeführte Förderprogramme dürfen nicht ausgehöhlt werden: 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. Die Kumulation mit Landesförderung oder kommunaler Förderung oder Zuschüssen, die weitergehende Anforderungen an Energieeffizienz, Klimaschutz oder Nachhaltigkeit, Sozial- oder Mietpreisbindung stellen, muss zulässig sein. Eine Überförderung ist dabei in jedem Fall zu vermeiden.*
- *Sonne statt Öl – keine Abhängigkeit von fossilen Energieträgern subventionieren: Es wäre mit dem Ziel des Gesetzes nicht zu vereinbaren, wenn die geförderten Maßnahmen zu Pfadabhängigkeiten von fossilen Energieträgern führen. Daher muss die Förderung von Heizungsanlagen für den Einsatz fossiler Energieträger ausgeschlossen werden (Öl- und Gaskessel). Stattdessen muss im Paragraph 35c Absatz 1 Punkt 6 des Gesetzes klargestellt werden, dass ausschließlich Heizungstechnikkomponenten gefördert werden können, die erneuerbare Wärme bereitstellen (z.B. Solarthermie, Wärmepumpen, effiziente Holzpellettheizungen und Anschlüsse an Wärmenetze, deren Energiemix zu einem wesentlichen Teil aus erneuerbaren Energien oder Abwärme stammt). Um die sektorspezifischen Klimaziele im Gebäudesektor einhalten zu können und teure Zahlungen im Rahmen des EU-effort sharing zu vermeiden, braucht es neben einem wirksamen Steuerbonus für Gebäudesanierung klare Vorgaben für Mindestenergieeffizienzstandards und für Erneuerbare Wärme. Dafür ist das geplante Gebäudeenergiegesetz der Bundesregierung, das derzeit keine Anpassung der Energiestandards an die Klimaziele vorsieht, grundlegend zu überarbeiten, mit dem Ziel eines klimaneutralen Gebäudebestandes bis 2040. Als Mindeststandard (Niedrigstenergiestandard) ist beim Neubau ein Äquivalent zum KfW Effizienzhaus 40 vorzusehen – das ist auch erforderlich, um die EU-Gebäude-Richtlinie einzuhalten. Des Weiteren muss das Ziel einer vollständigen Gebäudesanierung beim Effizienzstandard von KfW Effizienzhaus 55 liegen. Und im Fall eines Heizungsaustauschs muss ein Mindestanteil der Wärme aus Erneuerbaren Quellen erzeugt werden (wie heute auch schon laut EE-WärmeG beim Neubau). Darüber hinaus muss im Rahmen des Gebäudeenergiegesetzes der Einbau von Ölheizungen im Neubau und Bestand ab 2021 generell ausgeschlossen werden. Auch die Wärmeerzeugung auf Basis*

von Erdgas muss mithilfe des Gebäudeenergiegesetzes und einem klaren Pfad schrittweise durch erneuerbar betriebene Heizsysteme ersetzt werden. Darüber hinaus muss es den Bundesländern weiterhin möglich sein, ambitioniertere Standards im Regelungsbereich des Gebäudeenergiegesetzes vorzusehen.

- *Möglichst warmmietenneutrale Modernisierung vermieteter Wohnungen ermöglichen: Es müssen weitere effektive Förder- und Rechtsinstrumente auch für die warmmietenneutrale energetische Sanierung von vermietetem Wohnraum verabschiedet werden, insbesondere ein Förderprogramm „Gutes Klima im Quartier“ im Rahmen der Städtebauförderung in Höhe von 2 Milliarden Euro jährlich. Es wird zudem ein Klimazuschuss zum Wohngeld für energetisch modernisierten Wohnraum eingeführt, um warmmietenneutrale Sanierungen zu ermöglichen. Der Bundesanteil für das Wohngeld ist zu verdoppeln, damit mehr Menschen von ihren Wohnkosten entlastet werden. Allen Mieterinnen und Mietern soll ein kostenloser Klima-Check zur Verfügung stehen.*

- *Abgestimmte Investitionsoffensive Faire Wärme umsetzen: Der Staat soll eine Vorbildfunktion übernehmen und Sanierungsfahrpläne vorlegen, um klimaneutrale bundeseigene Liegenschaften zu erreichen. Außerdem braucht es ein Programm zur Förderung der energetischen Modernisierung kommunaler Gebäude. Weiterhin braucht es ein gutes attraktives CO₂-Gebäudesanierungsprogramm der KfW.*

4. *Einführung einer „Windprämie“ als bundeseinheitliche und wirksame Regelung – in der Diskussion sind hier beispielsweise aktuell Vorschläge einer Sonderabgabe, einer Außenbereichsabgabe, einer Konzessionsabgabe oder eine sinnvoll ausgestaltete Steuer – die Standort- und möglichst auch Nachbargemeinden von Windkraftanlagen stärker an der Wertschöpfung der Windkraft beteiligt und zum Neubau von Windenergieanlagen anreizt, ohne dass dadurch die Wirtschaftlichkeit von Bestandsanlagen gefährdet wird oder eine Verhinderungsplanung stattfinden kann. Um dieses Ansinnen, die Windenergie für Kommunen attraktiver zu machen, nicht zu konterkarieren, muss auf pauschale bundesweite Abstandsvorgaben verzichtet werden.*

5. *Anstelle der vorgesehenen Erhöhung der Entfernungspauschale umfangreiche Maßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität und zur besseren Anbindung ländlicher Räume vorzunehmen und vor allem im Vergleich zum Klimapaket jährlich eine Milliarde Euro zusätzlich in den öffentlichen Nahverkehr zu investieren. Dazu gehören höhere Investitionsmittel für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur (Schienenwege und Oberleitungen), Streckenreaktivierungen von mindestens 2.000 Streckenkilometern bis 2030 und die Sanierung von Bahnhöfen sowie den Radverkehr, eine deutlich höhere und schnellere Aufstockung der GVFG-Bundesmittel unter Einschluss der Förderung von Grunderneuerungen bestehender ÖPNV-Infrastruktur, die Erhöhung der Regionalisierungsmittel sowie umfassende, Fördermaßnahmen zur Verbesserung der Kombination von Fahrradverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Dabei sollten auch Maßnahmen finanziert werden, die zielgerichtet eine Modernisierung des Fahrzeugbestands im ländlichen Raum anreizen. Statt einer Erhöhung der Entfernungspauschale selbst ist eine aufkommensneutrale Reform sinnvoller, welche die sozialen Ungerechtigkeiten beseitigt. Dafür müssten endlich alle Pendler unabhängig von der Höhe ihres Einkommens in gleicher Weise von dieser Unterstützung profitieren. Denn es ist widersinnig, dass die ärmsten Menschen heute am wenigsten bekommen.*

6. *Die zu erwartenden Treibhausgaseinsparungen der Maßnahmen sind von der Bundesregierung konkret zu beziffern, um eine angemessene Beurteilung des Klimabeitrags des vorliegenden Gesetzesentwurfs zu ermöglichen, um die notwendigen Konkretisierungen im Gesetz vorzunehmen und klimaschädliche Regelungen zu streichen.*

Voten der Fraktionen:

Zustimmung: B90/GR

Ablehnung: CDU/CSU, SPD, AfD, FDP

Enthaltung: DIE LINKE.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Zu Nummer 4

Ergänzung von § 35c Absatz 1 Satz 4

Mit der Ergänzung von § 35c Absatz 1 Satz 4 EStG werden auch die Aufwendungen steuerlich gefördert, die dem Steuerpflichtigen dadurch entstehen, dass die Durchführung der energetischen Maßnahmen durch einen Energie-Effizienz-Experten begleitet oder beaufsichtigt werden. Der Energie-Effizienz-Experte berät den Eigentümer bei der KfW-Förderung über die passenden und aufeinander abgestimmten Sanierungsmaßnahmen für das Gebäude und prüft deren technische Förderfähigkeit. Für die energetische Fachplanung und Baubegleitung durch einen unabhängigen Experten kann zusätzlich ein Zuschuss bei der KfW beantragt und gewährt werden. Mit der Ergänzung in § 35c Absatz 1 Satz 4 EStG wird somit sichergestellt, dass bei beiden Förderwegen die Aufwendungen für den Energie-Effizienz-Experten förderungsfähig sind.

§ 35c Absatz 2 Satz 1

Die Ergänzung in § 35c Absatz 2 Satz 1 EStG entspricht dem Petitum des Bundesrates. Mit der Ergänzung wird klargestellt, dass der Anspruch auf die Steuerermäßigung nicht dadurch ausgeschlossen wird, dass der Steuerpflichtige das begünstigte Objekt, an dem er Sanierungsmaßnahmen vorgenommen hat, erst im Zeitraum der Anspruchsberechtigung erworben oder veräußert hat. In diesen Fällen ist es nicht notwendig, dass der Steuerpflichtige über das volle Kalenderjahr das Objekt zu eigenen Wohnzwecken nutzte. Es reicht aus, wenn die Selbstnutzung im jeweiligen Kalenderjahr ab der Anschaffung bzw. bis zur Veräußerung erfolgt.

§ 35c Absatz 6 Satz 2 und 3 – neu –

Die Ergänzung des § 35c Absatz 6 EStG um die neuen Sätze 2 und 3 entspricht dem Petitum des Bundesrates. Haben mehrere Personen Miteigentum an dem begünstigten Objekt, müssen die Sanierungsaufwendungen dem jeweiligen Miteigentümer nach dem Verhältnis seines Miteigentumsanteils zugerechnet werden. Hierfür kann eine einheitliche und gesonderte Feststellung der Sanierungsaufwendungen erforderlich sein. § 35c Absatz 6 EStG wird daher um die Möglichkeit einer einheitlichen und gesonderten Feststellung ergänzt. Örtlich zuständig ist nach § 18 Absatz 1 Nummer 1 Abgabenordnung das Finanzamt, in dessen Bezirk das Grundstück liegt.

Zu Nummer 7

§ 52 Absatz 35a

In § 52 Absatz 35a Satz 1 und 2 EStG wird jeweils das Wort „Baumaßnahmen“ durch die Wörter „energetische Maßnahmen“ ersetzt. Dadurch wird klargestellt, dass die Anwendungsregelung energetische Maßnahmen im Sinne von § 35c Absatz 1 betrifft. Die Änderung entspricht dem Petitum des Bundesrates.

Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Zu Nummer 4

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur. Für die entsprechende Anwendung der Regelung bei der Gewinnermittlung ist in dem Verweis „§ 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 Satz 2“ 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).

Berlin, den 13. November 2019

Johannes Steiniger
Berichterstatter

Ingrid Arndt-Brauer
Berichterstatte

Katja Hessel
Berichterstatte

