

# UMSETZUNG DES KLIMASCHUTZ- PROGRAMMS IM STEUERRECHT

Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands  
(vzbv) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der  
Finanzen zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030  
im Steuerrecht

11. Oktober 2019

## **Impressum**

*Verbraucherzentrale*

*Bundesverband e.V.*

*Team*

*Energie und Bauen*

*Rudi-Dutschke-Straße 17*

*10969 Berlin*

*energie@vzbv.de*

# INHALT

<b>I. VORBEMERKUNG</b>	<b>3</b>
<b>II. DIE FORDERUNGEN IM EINZELNEN</b>	<b>4</b>
1. Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierung.....	4
2. Änderung des Mehrwertsteuersatzes von Personenbeförderungsleistungen im Schienenbahnfernverkehr.....	5
3. Befristete Anhebung der steuerlichen Entfernungspauschale und befristete Gewährung einer Mobilitätsprämie .....	5

# I. VORBEMERKUNG

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) begrüßt die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Verbändeanhörung des Bundesministeriums der Finanzen zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht. Allerdings ist die Frist von weniger als 24 Stunden für eine ausführliche Stellungnahme deutlich zu kurz und wird der Dimension entscheidender Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2030 nicht gerecht.

Klimaschutz und Verbraucherschutz gehören zusammen: Denn Klimaschutz ist Aufgabe für die gesamte Gesellschaft. Unternehmen, Politik und Verbraucher müssen umdenken, umsteuern – ein Weiter so wie bisher kann es nicht geben. Im Sinne der Nachhaltigkeit sind wir den nachkommenden Generationen verpflichtet.

Deutschland muss die Ziele des internationalen Pariser Klimaschutzabkommens erfüllen, das die Begrenzung des Temperaturstiegs auf deutlich unter 2°C, möglichst auf 1,5°C vorsieht. Dazu müssten in Deutschland die Treibhausgase bis 2050 um 95 Prozent gegenüber 1990 gesenkt werden. Mit dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung wird dieses Ziel nicht erreicht. Bis 2030 sollen die Treibhausgase um 55 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden.

Einfache Lösungen, die nichts kosten, gibt es nicht. Die entstehenden Kosten müssen aber fair verteilt werden. Mitnahmeeffekte und Querfinanzierungen auf Kosten der Verbraucherinnen und Verbraucher<sup>1</sup> darf es nicht geben. Verbraucher dürfen für die Transformation zu einer treibhausneutralen Wirtschaft und Gesellschaft finanziell nicht überproportional belastet werden.

## Der vzbv begrüßt:

- die Umsetzung einer Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden,
- die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes im Eisenbahnfernverkehr auf sieben Prozent,
- die Einführung der Mobilitätsprämie, da somit Geringverdiener mit hohen Pendlerbelastungen entlastet werden.

## Der vzbv fordert:

- bei der energetischen Gebäudesanierung den Abzug von der Steuerschuld auf zehn Jahre zu erweitern, auch für umfassende Sanierungen zu ermöglichen und einen deutlichen finanziellen Mehrwert gegenüber der KfW-Förderung zu generieren. Dafür sollte das staatliche Fördervolumen mindestens 1,5 Milliarden Euro pro Jahr betragen. Zudem müssen Instrumente zur Qualitätssicherung der Maßnahmen eingeführt werden,
- dass die Mehrwertsteuerabsenkung in vollem Umfang an die Verbraucher weitergegeben wird und dies durch ein enges Monitoring der Fahrpreisentwicklung sowohl

---

<sup>1</sup> Die gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Doppelbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

für die Deutsche Bahn AG wie auch bei Mitbewerbern sichergestellt wird. Zur Deckung der Mindereinnahmen muss das Luftverkehrssteuergesetz angepasst werden,

- ❖ die sogenannte Pendlerpauschale in eine sozialgerechte Mobilitätspauschale umzugestalten, die sowohl die Umwelteigenschaften des Fahrzeugs berücksichtigt als auch Fahrgemeinschaften fördert.

## II. DIE FORDERUNGEN IM EINZELNEN

### 1. STEUERERMÄßIGUNG FÜR ENERGETISCHE GEBÄUDESANIERUNG

Auf den Gebäudesektor entfallen rund 40 Prozent des Endenergieverbrauchs und etwa ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der Staat fördert im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gebäudesanierungsprogramms der KfW-Bankengruppe günstige Kredite und Zuschüsse mit rund zwei Milliarden Euro pro Jahr. Trotz zahlreicher weiterer Förderprogramme für den Austausch von Heizungen und anderen energieeffizienten Maßnahmen stagniert die Sanierungsrate bei rund ein Prozent pro Jahr. Daher sind neue Impulse für den Gebäudebestand notwendig, insbesondere vor dem Hintergrund, dass mehr als die Hälfte des deutschen Wohnungsbestands vor der ersten Wärmeschutzverordnung von 1978 errichtet wurde und einen besonders hohen Energieverbrauch aufweist.

Der vzbv begrüßt daher ausdrücklich die Steuerermäßigung zur Absetzung der energetischen Sanierungskosten als Anreiz für private Hausbesitzer. Allerdings ist sowohl die finanzielle Ausgestaltung der Steuerermäßigung als auch die Reichweite nicht ambitioniert genug, um die benötigten Modernisierungen auszulösen, die im Rahmen der Klima- und Energieziele notwendig sind.

Die Bundesregierung plant ein Volumen von rund 700 Millionen Euro für den Zeitraum 2021 bis 2024. Das ist aus Sicht des vzbv aber viel zu wenig, um größere Impulse für den Gebäudebestand auszulösen. Die Förderung muss deutlich aufgestockt werden und zwar auf mindestens 1,5 Milliarden Euro pro Jahr. Die Begrenzung der abzusetzenden Investitionskosten von der Steuerschuld auf drei Jahre schränkt den Kreis der Adressaten unnötig ein. Zudem stellt die Beschränkung des Fördersatzes auf 20 Prozent für Einzelmaßnahmen keinen großen Mehrwert gegenüber den bestehenden Zuschüssen im Rahmen der KfW-Förderung dar, die im Rahmen des Klimapakets nochmal um 10 Prozent erhöht werden sollen.

Vollsanierungen sind mit dem Instrument der Steuerermäßigung nicht abgedeckt. Insbesondere im Bereich der kostenintensiven und häufig ausbleibenden Vollsanierungen brauchen Verbraucher aber finanzielle Unterstützung durch einen Steuerbonus, der attraktiv ausgestaltet ist und einen echten Mehrwert darstellt. Deshalb sollten auch Modernisierungen auf Effizienzhaus-Niveau alternativ zu den KfW-Programmen steuerlich gefördert werden.

Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass die durchgeführten Maßnahmen bautechnisch bzw. energietechnisch sinnvoll sind. Insbesondere im Falle mehrerer gleichzeitig durchgeführter Maßnahmen müssen diese aufeinander abgestimmt sein. Daher ist es erforderlich, dass die Maßnahme(n) vorher durch eine vom ausführenden Fachunternehmen unabhängige Beratung als geeignet bestätigt werden. Einzelheiten

hierzu, etwa in welchen Fällen und in welcher Form eine solche Beratung nachzuweisen ist, können auch in der im Entwurf genannten noch zu erlassenden Rechtsverordnung geregelt werden, die die Mindestanforderungen der Maßnahmen festlegen soll.

### **VZBV-POSITION**

Der vzbv begrüßt die Umsetzung einer Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden. Der vzbv fordert, den Abzug von der Steuerschuld auf zehn Jahre zu erweitern, auch für umfassende Sanierungen zu ermöglichen und einen deutlichen finanziellen Mehrwert gegenüber der KfW-Förderung zu generieren. Dafür sollte das staatliche Fördervolumen mindestens 1,5 Milliarden Euro pro Jahr betragen. Zudem müssen Instrumente zur Qualitätssicherung der Maßnahmen eingeführt werden.

## **2. ÄNDERUNG DES MEHRWERTSTEUERSATZES VON PERSONENBEFÖRDERUNGSLEISTUNGEN IM SCHIENENBAHNFERNVORKEHR**

Die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes im Eisenbahnfernverkehr auf sieben Prozent wird seit langem vom vzbv gefordert und ist lange überfällig, da die MwSt.-Absenkung zu einer stärkeren Nachfrage bei der umweltfreundlicheren Bahn führen kann und gerade auf Kurzstrecken eine Alternative zum Flugzeug gestärkt wird. Die entsprechende Änderung von §12 Absatz 2 Nummer 10 wird deshalb begrüßt. Es ist jedoch notwendig, dass die Mehrwertsteuerabsenkung sich auch positiv für die Fahrgäste auswirkt, diese also in vollem Umfang an die Verbraucher weitergegeben wird. Die Bundesregierung ist aufgefordert, dies durch ein enges Monitoring der Fahrpreisentwicklung sowohl für die Deutsche Bahn AG wie auch bei Mitbewerbern sicherzustellen. Zur Deckung der Mindereinnahmen muss das Luftverkehrssteuergesetz angepasst werden.

Die erwartete bzw. gewünschte Steigerung der Fahrgastzahlen muss zwingend mit einer Serviceoffensive der Deutschen Bahn AG einhergehen, da nur ein zuverlässiges und qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot bei der Eisenbahn eine echte Alternative zum Flugzeug oder Auto darstellen kann.

### **VZBV-POSITION**

Der vzbv begrüßt die Absenkung des Mehrwertsteuersatzes im Eisenbahnfernverkehr auf sieben Prozent. Der vzbv fordert, dass die Mehrwertsteuerabsenkung in vollem Umfang an die Verbraucher weitergegeben wird und dies durch ein enges Monitoring der Fahrpreisentwicklung sowohl für die Deutsche Bahn AG wie auch bei Mitbewerbern sichergestellt wird. Zur Deckung der Mindereinnahmen muss das Luftverkehrssteuergesetz angepasst werden.

## **3. BEFRISTETE ANHEBUNG DER STEUERLICHEN ENTFERNUNGSPAUSCHALE UND BEFRISTETE GEWÄHRUNG EINER MOBILITÄTSPRÄMIE**

Als Ausgleich für Mehrbelastungen von Autobesitzern ist die zeitlich befristete Erhöhung der Entfernungspauschale von 30 auf 35 Cent nachvollziehbar. Die Chance hätte genutzt werden müssen, um die sogenannte Pendlerpauschale in eine sozialgerechte Mobilitätspauschale umzugestalten, die sowohl die Umwelteigenschaften des Fahrzeugs berücksichtigt als auch Fahrgemeinschaften fördert.

Der vzbv begrüßt die Einführung der Mobilitätsprämie, da somit Geringverdiener mit hohen Pendlerbelastungen ebenfalls entlastet werden. Die Mobilitätsprämie ist ein Einstieg in eine neue Systematik im Einkommenssteuerrecht, die genutzt werden sollte, Geringverdiener im Vergleich zu oberen Einkommensklassen grundsätzlich stärker zu entlasten, als dies heute der Fall ist. Die Zeit bis Ende der Befristung der Gewährung der Mobilitätsprämie sollte genutzt werden, Erfahrungen zu sammeln und das Instrument zu einer sozial-gerechten dauerhaften Mobilitätsprämie umzuwandeln. Den veranschlagten jährlichen Mehraufwand von jeweils rund 45 Minuten zur Beantragung gilt es zu vereinfachen und Bürokratie - wo möglich - abzubauen.

### **VZBV-POSITION**

Der vzbv begrüßt die Einführung der Mobilitätsprämie, da somit Geringverdiener mit hohen Pendlerbelastungen entlastet werden. Der vzbv fordert die sogenannte Pendlerpauschale in eine sozialgerechte Mobilitätspauschale umzugestalten, die sowohl die Umwelteigenschaften des Fahrzeugs berücksichtigt als auch Fahrgemeinschaften fördert.