

Bundessteuerberaterkammer, KdöR, Postfach 02 88 55, 10131 Berlin

Frau
Bettina Stark-Watzinger, MdB
Vorsitzende des Finanzausschusses
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de



Bundessteuerberaterkammer
KÖRPERSCHAFT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS

**Abt. Steuerrecht und
Rechnungslegung**

Unser Zeichen: Mg/Gr
Tel.: +49 30 240087-61
Fax: +49 30 240087-99
E-Mail: steuerrecht@bstbk.de

31. Oktober 2019

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht (BT-Drs. 19/14338)

Sehr geehrte Frau Stark-Watzinger,

wir bedanken uns für die Übersendung des o. g. Gesetzentwurfs. Gern nehmen wir dazu Stellung.

Wir hielten es für sinnvoll, Gesetzentwürfe an die beteiligten Personen und Organisationen so rechtzeitig zu versenden, dass ein geordnetes Anhörungsverfahren ermöglicht wird. Die Bundessteuerberaterkammer hat mehrere Fachausschüsse, die mit Steuerberatern besetzt sind und die sich zu einzelnen Fragestellungen fachlich äußern. Diese Verfahrensweise ist jedoch dann nicht möglich, wenn die Frist zur Stellungnahme so kurz bemessen ist. So betrug die Stellungnahmefrist zum Referentenentwurf nur einen (!) Tag, die Frist zu diesem Gesetzentwurf beträgt dagegen auch nur wenige Werkzeuge. Eine überhastete Gesetzgebung gerade auf dem Gebiet des Steuerrechts führt u. E. aber nur dazu, dass später „Reparaturgesetze“ erforderlich werden.

Die Bundessteuerberaterkammer spricht sich seit Jahren dafür aus, keine wie auch immer gearteten Lenkungsnormen in das Steuerrecht zu implementieren, sondern auf diejenigen Fälle zu begrenzen, in denen dieses unumgänglich ist. Denn diese Vorgehensweise erhöht die Komplexität des im Übrigen bereits schon komplizierten Steuerrechts. Ein Beispiel hierfür stellt die vorgesehene Mobilitätsprämie dar, die zu einer überbordenden Bürokratie und nur einer geringfügigen Entlastung führen dürfte.

Als Anlage zu diesem Schreiben erhalten Sie unsere Anmerkungen zu dem o. g. Gesetzentwurf.

Mit freundlichen Grüßen

i. V. Claudia Kalina-Kerschbaum
Geschäftsführerin

i. A. Cornelia Metzger
Referatsleiterin

Anlage



Bundessteuerberaterkammer
KÖRPERSCHAFT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS

Anlage

Stellungnahme
der Bundessteuerberaterkammer
zum
Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutz-
programms 2030 im Steuerrecht
(BT-Drs. 19/14338)

**Abt. Steuerrecht und
Rechnungslegung**

Telefon: 030 24 00 87-61
Telefax: 030 24 00 87-99
E-Mail: steuerrecht@bstbk.de

31. Oktober 2019

**Zu Art. 1 – Änderung des Einkommensteuergesetzes
Nr. 4 – Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen – § 35c
(neu) EStG-E**

Wie schon anlässlich des Fraktionsentwurfs von CDU/CSU und FDP vom 6. Juni 2011 (Drs. 17/6074) zur steuerlichen Förderung von energetischen Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden unterstützt die Bundessteuerberaterkammer grundsätzlich das Ziel, die Emission von Treibhausgasen zu senken. Wir begrüßen die Anhebung der möglichen Steuerermäßigung auf höchstens 14.000,00 € bzw. 12.000,00 € jährlich. Auch die Erhöhung der potentiellen Steuerermäßigung je begünstigtes Objekt auf maximal 40.000,00 € befürworten wir. Es ist allerdings nach wie vor kritisch zu hinterfragen, ob die vorgesehenen steuerlichen Vergünstigungen einen angemessenen Weg darstellen, oder ob dieses Ziel nicht ebenso gut oder besser durch bereits bestehende Fördermaßnahmen erreicht werden könnte. Der Einsatz des Steuerrechts zu Lenkungszwecken sollte kein Regelfall sein, sondern nur ausnahmsweise erfolgen.

Während der Gesetzentwurf 2011 eine Sonderabschreibung für alle Wohngebäude vorsah, ist nunmehr eine antragsgebundene Ermäßigung der tariflichen Einkommensteuer nur bei selbstgenutztem Wohneigentum vorgesehen. Der Anwendungsbereich ist somit wesentlich weniger umfassend, was aus Klimaschutzgesichtspunkten zu bedauern ist. Nicht geregelt ist bisher, was passiert, wenn nach Durchführung energetischer Sanierungsmaßnahmen ein Gebäude von der Selbstnutzung in die Vermietung übergeht. Angesichts des kurzen Betrachtungszeitraums von drei Jahren mag die Zahl der möglichen Fälle nicht sehr hoch sein. Gleichwohl wäre aus Gründen der Rechtssicherheit eine klarstellende Regelung wünschenswert. Aus unserer Sicht wäre von einer Rückzahlung der Steuerermäßigung abzusehen, da das Ziel der Emissionsminderung durch die Sanierungsmaßnahme auch im Fall einer anschließenden Vermietung erreicht wird.

Um nur eine energetische Sanierung zu unterstützen, ist eine entsprechende Bescheinigung des ausführenden Fachunternehmens als Voraussetzung für die Steuerermäßigung sachgerecht (§ 35c Abs. 1 Satz 6 EStG-E).

**Zu Art. 2 – Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes
Nr. 2, Nr. 3 und Nr. 4 – Erhöhung der Pendlerpauschale sowie Einführung einer Mobilitätsprämie – § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 Satz 8 (neu) und Nr. 5 Satz 9 (neu) sowie §§ 101 ff. (neu) EStG-E**

Die Bundessteuerberaterkammer begrüßt alle Maßnahmen, die der E-Mobilität und vor allen Dingen dem Klimaschutz dienen. Die damit einhergehenden höheren Kosten insbesondere für (Fern-)Pendler sollten auch nach Auffassung der Bundessteuerberaterkammer kompensiert werden.

Ganz generell stellt sich jedoch die Frage, ob diese Ziele mit vergleichsweise komplizierten steuerrechtlichen Regelungen erreicht werden können. Insbesondere die Einführung der Mo-

bilitätsprämie ist nach unserer Auffassung mit insgesamt neun Paragraphen, einschließlich einer Rechtsnorm zur Verfolgung von Straftaten in § 108 EStG-E, viel zu hypertroph ausgestaltet.

Anfügung eines Satzes 8 in § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 EStG-E – Erhöhung der Pendlerpauschale

Durch die Neuregelung wird die Entfernungspauschale für jeden vollen Kilometer ab dem 21. Kilometer auf 0,35 € erhöht. Hingegen verbleibt es bei 0,30 € je Entfernungskilometer für die ersten 20 Kilometer der Wegstrecke.

Nach Auffassung der Bundessteuerberaterkammer stellt sich die Frage, ob diese Unterscheidung gegen das Urteil des BVerfG vom 9. Dezember 2008, Az. 2 BvL 1/07 und andere, verstößt. In dieser Entscheidung des BVerfG ging es um die folgerichtige Abgrenzung von Erwerbsaufwendungen im Einkommensteuerrecht betreffend der Nichtberücksichtigung der Aufwendungen für die ersten 20 Kilometer der Wegstrecke zum Arbeitsplatz gem. § 9 Abs. 2 EStG i. d. F. des Steueränderungsgesetzes 2007.

In diesem Urteil verweist das BVerfG auf die mangelnde Konsequenz und Konsistenz der Regelungsziele und -wirkungen und versagt der damals geänderten Gesetzesnorm insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Folgerichtigkeit die Geltung.

Zwar setzt sich die Gesetzesbegründung mit dieser Entscheidung des BVerfG auseinander, u. E. werden die vorgesehenen Regelungen jedoch dem Gebot der Folgerichtigkeit nicht gerecht. Denn es wird nicht deutlich, warum die erhöhte Pendlerpauschale erst ab einer größeren Entfernung, nämlich über mehr als 20 Kilometer, gelten soll.

Einfügung der §§ 101 ff. (neu) EStG-E – Mobilitätsprämie

Wir begrüßen die nunmehr klarere Gesetzesfassung gegenüber dem Referentenentwurf in § 101 Abs. 1 Satz 1 EStG-E. Laut Gesetzesbegründung soll die Einführung der Mobilitätsprämie eine Alternative zur erhöhten Entfernungspauschale schaffen.

Zur Begründung einer Mobilitätsprämie in den §§ 101 ff. EStG-E wird ausgeführt, dass sie diejenigen Bürgerinnen und Bürger entlasten soll, bei denen ein höherer Werbungskostenabzug in Folge der erhöhten Entfernungspauschalen zu keiner entsprechenden Entlastung führt. Konsequenter wäre es nach Auffassung der Bundessteuerberaterkammer dann jedoch, diesen Personen eine Mobilitätsprämie ab dem ersten Kilometer Wegstrecke zu gewähren, da dieser Personenkreis ganz besonders von erhöhten Kosten aufgrund der Klimaschutzmaßnahmen betroffen sein dürfte.

Gegenüber der noch im Referentenentwurf vorgesehenen Gesetzesfassung ist eine weitere Begrenzung bei der Berechnung der Mobilitätsprämie vorgesehen. Ein Anspruch auf die Mo-

bilitätsprämie besteht nur, soweit das zu versteuernde Einkommen den Grundfreibetrag, welches sich unter Berücksichtigung der erhöhten Entfernungspauschalen ergibt, unterschreitet. Die Wirkung dieser Begrenzung wird leider erst beim Studium der zweiten Abwandlung des Beispielsfalls in der Gesetzesbegründung deutlich. Dieses Beispiel wirft die Frage auf, ob es tatsächlich einer so komplexen Regelung bedarf, um dem Steuerpflichtigen (hier im Beispielsfall) eine Mobilitätsprämie i. H. v. 4,75 € im Monat zu gewähren.

Nach Auffassung der Bundessteuerberaterkammer sollten auch unter dem Gesichtspunkt des Bürokratieabbaus andere Lösungen gefunden werden, um eine entsprechende Entlastung der betroffenen Bürger zu erreichen.

Die Bemessungsgrundlage für die Mobilitätsprämie erfährt bei Arbeitnehmern eine Kappung durch die Berücksichtigung des Arbeitnehmer-Pauschbetrags. Diese Regelung ist u. E. unnötig kompliziert, was auch dadurch zum Ausdruck kommt, dass in der Gesetzesbegründung ein Berechnungsbeispiel nebst nunmehr zwei Abwandlungen enthalten ist. Außerdem ist dieses aus unserer Sicht problematisch, weil eine solche Kappung der Bemessungsgrundlage für die Mobilitätsprämie etwa bei der Inanspruchnahme eines Betriebsausgaben-Pauschbetrags, z. B. für Journalisten und Schriftsteller, nicht vorgesehen ist. Für diese Ungleichbehandlung gibt es keine Begründung.

Zu Art. 3 – Änderung des Umsatzsteuergesetzes

§ 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG-E

Vorgesehen ist, den ermäßigten Steuersatz von 7 % auch auf Bahnfahrten im Fernverkehr anzuwenden.

Grundsätzlich begrüßt die Bundessteuerberaterkammer Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs. Einer Ausweitung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes auf immer weitere Waren und Dienstleistungen stehen wir jedoch kritisch gegenüber, solange nicht der gesamte Katalog des § 12 UStG auf den Prüfstand gestellt und neu strukturiert wird.

Dies vorangeschickt haben wir auch Bedenken, ob bei der geplanten Änderung das nach der EuGH-Rechtsprechung zu beachtende Neutralitätsprinzip in der Ausprägung der Wettbewerbsgleichheit hinreichend beachtet wird. So erscheint es zweifelhaft, ob, wie in der Begründung zum Gesetzentwurf vorgetragen, eine Beförderung mit der Bahn und eine Beförderung mittels anderer Verkehrsträger nach der maßgeblichen Sichtweise des Durchschnittsverbrauchers tatsächlich nicht gleichartig sind.

Während eine unmittelbare Vergleichbarkeit mit dem Flugverkehr möglicherweise noch verneint werden kann, ist eine solche im Hinblick auf den Verkehr mit Fernbussen u. E. sehr wohl gegeben. Fernbusse und die Bahn konkurrieren um Passagiere; die steigenden Fahrgastzahlen bei den Busanbietern zeigen, dass ihre Beförderungsangebote von den Verbrauchern

auch gut angenommen werden. Da Fernbusse zudem aus ökologischer Sicht keine Nachteile im Vergleich zur Beförderung mit der Bahn mit sich bringen, halten wir eine entsprechende Absenkung des Umsatzsteuersatzes auch für sie für geboten, wenn eine Förderung im Rahmen der Umsatzsteuer umgesetzt werden soll.

Zu Art. 5 – Änderung des Grundsteuergesetzes und Art. 6 – Änderung des Gesetzes zur Änderung des Grundsteuergesetzes zur Mobilisierung von baureifen Grundstücken für die Bebauung

Ganz generell stellt sich uns die Frage, ob eine erneute Änderung des sich noch im Gesetzgebungsverfahren befindlichen Grundsteuergesetzes, welches zudem von erheblichen Diskussionen begleitet wird, sinnvoll ist.