

# Gesetzentwurf

## der Bundesregierung

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

#### A. Problem und Ziel

Der Schutz des Klimas ist eine große, globale Herausforderung. Seit Beginn der Industrialisierung ist der Ausstoß insbesondere von Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) in die Erdatmosphäre konstant angestiegen. Es muss rasch und entschlossen gehandelt werden, um den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich zu begrenzen.

Deutschland hat sich gemeinsam mit seinen europäischen Partnern auf ein Verfahren geeinigt, in Europa den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 zu verringern. Dazu wurden verbindliche europäische Ziele sowie daraus abgeleitet nationale Ziele vereinbart, die bis 2030 erreicht werden müssen.

#### B. Lösung

Im vorliegenden Gesetz werden wichtige Anpassungen unternommen, um die Herausforderung der CO<sub>2</sub>-Reduktion bis 2030 entschlossen und gleichzeitig sozial ausgewogen anzugehen. Umweltfreundliches Verhalten wird dadurch steuerlich stärker gefördert. Dabei wird durch begleitende Regelungen erreicht, dass alle Bürgerinnen und Bürger diesen Veränderungsprozess mitgehen können. Ökologische Nachhaltigkeit lässt sich nur erreichen, wenn auch soziale Ausgewogenheit angestrebt wird.

#### C. Alternativen

Keine.

#### D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehreinnahmen/Steuermindereinnahmen (–) in Mio. Euro)

Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1)</sup>	Kassenjahr				
		2020	2021	2022	2023	2024
Insgesamt	–1 325	–425	–625	–1 150	–1 345	–1 375
Bund	–638	–224	–324	–564	–649	–663
Länder	–559	–192	–275	–486	–568	–581
Gemeinden	–128	–9	–26	–100	–128	–131

<sup>1)</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von zwölf Monaten

#### E. Erfüllungsaufwand

## **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht hinsichtlich der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung durch zusätzliche Nachweispflichten bei der Steuererklärung geringfügiger Erfüllungsaufwand in Höhe von insgesamt maximal 81 000 Stunden jährlich.

Der Entwurf führt hinsichtlich der Entfernungspauschalen nicht zu einer Veränderung des Erfüllungsaufwandes für Bürgerinnen und Bürger. Die Beantragung der Mobilitätsprämie führt für etwa 250 000 Personen zu einem jährlichen Mehraufwand von 187 500 Stunden (rd. 45 Minuten pro Person).

## **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft verändert sich hinsichtlich der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung in Höhe von insgesamt maximal 1 Mio. Euro, da die Fachunternehmen eine entsprechende Bescheinigung auszustellen haben.

Infolge der Absenkung des Umsatzsteuersatzes für die Beförderung von Personen im Schienenbahnfernverkehr entsteht der Wirtschaft voraussichtlich geringfügiger einmaliger Aufwand durch die Umstellung der Tarifstruktur der betroffenen Unternehmen und Umstellung der Fahrkartenautomaten. Dieser Aufwand ist mit dem Wegfall der Differenzierung zwischen Personenschienenbahn- und -fernverkehr und damit mit einer Vereinfachung bei der Gestaltung der Beförderungstarife verbunden.

Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus diesem Regelungsvorhaben unterliegt der „One in, One out“ Regelung (Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015). Im Sinne dieser Regelung stellt der jährliche laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ein „In“ von max. 1 Mio. Euro dar. Die erforderliche Kompensation wird nach den geltenden Regelungen zur Bürokratiebremse (One in, One out) erfolgen.

## **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Die Neuregelung zur steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung verursacht zusätzlichen personellen Aufwand bei der Steuerverwaltung der Länder in der Größenordnung von maximal 4,84 Mio. Euro.

Die Neuregelung hinsichtlich der Entfernungspauschalen sowie der Mobilitätsprämie verursacht zusätzlichen, einmaligen personellen Aufwand bei der Steuerverwaltung der Länder in der Größenordnung von 9,9 Mio. Euro im ersten Veranlagungszeitraum der Anwendung sowie ca. 20 Personentage für Entwicklung und Test.

Dieser entfällt mit ca. 1,9 Mio. Euro auf zusätzliche Risikoprüfungen in Fällen, bei denen sich die Neuregelung steuerlich auswirkt. Ca. 8 Mio. Euro verursacht die summarische Bearbeitung von Rechtsbehelfen von Arbeitnehmern.

Die Neuregelung zur Mobilitätsprämie verursacht zusätzlichen Aufwand bei den programmtechnischen Anpassungen in diversen Verfahren neben den aktuell umzusetzenden neuen Aufgaben. Solange keine automationstechnische Unterstützung vorliegt, ist zudem mit einem erhöhten personellen Aufwand der Steuerverwaltungen der Länder zu rechnen.

Inwieweit von der Möglichkeit zur Erhebung eines gesonderten Hebesatzes auf Gebiete für Windenergieanlagen bei der Grundsteuer durch die Gemeinden Gebrauch gemacht wird, kann im Voraus nicht eingeschätzt werden. Daher sind die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für die Verwaltung nicht ermittelbar. Infolge der vorgesehenen Gesetzesänderung sind allerdings Anpassungen in den Programmen zur Wertfeststellung erforderlich.

Durch die Absenkung des Umsatzsteuersatzes für die Beförderung von Personen im Schienenbahnfernverkehr verringert sich der jährliche Erfüllungsaufwand bei der Steuerverwaltung der Länder.

## **F. Weitere Kosten**

Eine Preiswirkung durch die vorgesehenen Regelungen kann nicht ausgeschlossen werden.

# Gesetzentwurf der Bundesregierung

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

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. August 2019 (BGBl. I S. 1122) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 35b folgende Angabe eingefügt:  
  
„6. Steuerermäßigung für energetische Maßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden  
  
§ 35c Steuerermäßigung für energetische Maßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden“.
2. In § 26a Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „Steuerermäßigung nach § 35a“ durch die Wörter „Steuerermäßigungen nach § 35a und § 35c“ ersetzt.
3. In § 35 Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „und 35a“ durch die Angabe „, 35a und 35c“ ersetzt.
4. Nach § 35b wird folgender Unterabschnitt eingefügt:  
  
„6. Steuerermäßigung für energetische Maßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden

#### § 35c

Steuerermäßigung für energetische Maßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden

(1) Für energetische Maßnahmen an einem in der Europäischen Union oder dem Europäischen Wirtschaftsraum belegenen zu eigenen Wohnzwecken genutzten eigenen Gebäude (begünstigtes Objekt) ermäßigt sich auf Antrag die tarifliche Einkommensteuer, vermindert um die sonstigen Steuerermäßigungen, im Kalenderjahr des Abschlusses der energetischen Maßnahme und im nächsten Kalenderjahr um je 7 Prozent der Aufwendungen des Steuerpflichtigen, höchstens jedoch um je 14 000 Euro und im übernächsten Kalenderjahr um 6 Prozent der Aufwendungen des Steuerpflichtigen, höchstens jedoch um 12 000 Euro für das begünstigte Objekt. Voraussetzung ist, dass das begünstigte Objekt bei der Durchführung der energetischen Maßnahme älter als zehn Jahre ist; maßgebend hierfür ist der Beginn der Herstellung. Energetische Maßnahmen im Sinne des Satzes 1 sind:

1. Wärmedämmung von Wänden,
2. Wärmedämmung von Dachflächen,
3. Wärmedämmung von Geschossdecken,
4. Erneuerung der Fenster oder Außentüren,
5. Erneuerung oder Einbau einer Lüftungsanlage,
6. Erneuerung der Heizungsanlage,
7. Einbau von digitalen Systemen zur energetischen Betriebs- und Verbrauchsoptimierung und
8. Optimierung bestehender Heizungsanlagen, sofern diese älter als zwei Jahre sind.

Zu den Aufwendungen für energetische Maßnahmen gehören auch die Kosten für die Erteilung der Bescheinigung nach Satz 7. Die Förderung kann für mehrere Einzelmaßnahmen an einem begünstigten Objekt in Anspruch genommen werden; je begünstigtes Objekt beträgt der Höchstbetrag der Steuerermäßigung 40 000 Euro. Voraussetzung für die Förderung ist, dass die jeweilige energetische Maßnahme von einem Fachunternehmen ausgeführt wurde und die Anforderungen aus der Rechtsverordnung nach Absatz 7 erfüllt sind. Die Steuerermäßigungen können nur in Anspruch genommen werden, wenn durch eine nach amtlich vorgeschriebenem Muster erstellte Bescheinigung des ausführenden Fachunternehmens nachgewiesen wird, dass die Voraussetzungen der Sätze 1 bis 3 und die Anforderungen aus der Rechtsverordnung nach Absatz 7 dem Grunde und der Höhe nach erfüllt sind.

(2) Die Steuerermäßigung nach Absatz 1 kann nur in Anspruch genommen werden, wenn das Gebäude im jeweiligen Kalenderjahr ausschließlich zu eigenen Wohnzwecken genutzt wird. Eine Nutzung zu eigenen Wohnzwecken liegt auch vor, wenn Teile einer zu eigenen Wohnzwecken genutzten Wohnung anderen Personen unentgeltlich zu Wohnzwecken überlassen werden.

(3) Der Steuerpflichtige kann die Steuerermäßigung nach Absatz 1 nicht in Anspruch nehmen, soweit die Aufwendungen als Betriebsausgaben, Werbungskosten, Sonderausgaben oder außergewöhnliche Belastungen berücksichtigt worden sind. Die Steuerermäßigung nach Absatz 1 ist ebenfalls nicht zu gewähren, wenn für die energetischen Maßnahmen eine Steuerbegünstigung nach § 10f oder eine Steuerermäßigung nach § 35a in Anspruch genommen wird oder es sich um eine öffentlich geförderte Maßnahme handelt, für die zinsverbilligte Darlehen oder steuerfreie Zuschüsse in Anspruch genommen werden.

(4) Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Steuerermäßigung für energetische Maßnahmen ist, dass

1. der Steuerpflichtige für die Aufwendungen eine Rechnung erhalten hat, die die förderungsfähigen energetischen Maßnahmen, die Arbeitsleistung des Fachunternehmens und die Adresse des begünstigten Objekts ausweisen, und die in deutscher Sprache ausgefertigt ist, und
2. die Zahlung auf das Konto des Erbringers der Leistung erfolgt ist.

(5) Die Absätze 1 bis 4 sind auf Gebäudeteile, die selbständige unbewegliche Wirtschaftsgüter sind, und auf Eigentumswohnungen entsprechend anzuwenden.

(6) Steht das Eigentum am begünstigten Objekt mehreren Personen zu, können die Steuerermäßigungen nach Absatz 1 für das begünstigte Objekt insgesamt nur einmal in Anspruch genommen werden.

(7) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundestages und des Bundesrates die Mindestanforderungen für die energetischen Maßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 sowie die Anforderungen an ein Fachunternehmen nach Absatz 1 Satz 6 festzulegen.“

5. In § 39a Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe c wird die Angabe „und 35a“ durch die Angabe „, 35a und 35c“ ersetzt.
6. In § 50 Absatz 1 Satz 3 wird die Angabe „und 35a“ durch die Angabe „, 35a und 35c“ ersetzt.
7. Dem § 52 Absatz 35a werden folgende Sätze vorangestellt:

„§ 35c ist erstmals auf Baumaßnahmen anzuwenden, mit deren Durchführung nach dem 31. Dezember 2019 begonnen wurde und die vor dem 1. Januar 2030 abgeschlossen sind. Als Beginn gilt bei Baumaßnahmen, für die eine Baugenehmigung erforderlich ist, der Zeitpunkt, in dem der Bauantrag gestellt wird. Bei nicht genehmigungsbedürftigen Vorhaben für solche Vorhaben, die nach Maßgabe des Bauordnungsrechts der zuständigen Behörde zur Kenntnis zu geben sind, gilt als Beginn der Zeitpunkt des Eingangs der Kenntnisaufgabe bei der zuständigen Behörde und für sonstige nicht genehmigungsbedürftige, insbesondere genehmigungs-, anzeige- und verfahrensfreie Vorhaben, der Zeitpunkt des Beginns der Bauausführung.“

## Artikel 2

### Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 1 dieses Gesetzes geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht werden nach der Angabe zu § 100 folgende Angaben eingefügt:

#### „XIII. Mobilitätsprämie

- § 101 Bemessungsgrundlage und Höhe der Mobilitätsprämie
- § 102 Anspruchsberechtigung
- § 103 Entstehung der Mobilitätsprämie
- § 104 Antrag auf die Mobilitätsprämie
- § 105 Festsetzung und Auszahlung der Mobilitätsprämie
- § 106 Ertragsteuerliche Behandlung der Mobilitätsprämie
- § 107 Anwendung der Abgabenordnung
- § 108 Anwendung von Straf- und Bußgeldvorschriften der Abgabenordnung
- § 109 Verordnungsermächtigung“.

2. § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 3 wird das Semikolon am Ende durch einen Punkt ersetzt.
- b) Folgender Satz wird angefügt:

„§ 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 8 und Nummer 5 Satz 9 gilt entsprechend;“.

3. § 9 Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt geändert:

- a) Der Nummer 4 wird folgender Satz angefügt:

„Zur Abgeltung der Aufwendungen im Sinne des Satzes 1 ist für die Veranlagungszeiträume 2021 bis 2026 abweichend von Satz 2 für jeden Arbeitstag, an dem der Arbeitnehmer die erste Tätigkeitsstätte aufsucht, eine Entfernungspauschale von 0,30 Euro für jeden vollen Kilometer der ersten 20 Kilometer Entfernung zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte und von 0,35 Euro für jeden weiteren vollen Kilometer anzusetzen, höchstens jedoch 4 500 Euro im Kalenderjahr; ein höherer Betrag als 4 500 Euro ist anzusetzen, soweit der Arbeitnehmer einen eigenen oder ihm zur Nutzung überlassenen Kraftwagen benutzt.“

- b) Der Nummer 5 wird folgender Satz angefügt:

„Zur Abgeltung der Aufwendungen für eine Familienheimfahrt ist für die Veranlagungszeiträume 2021 bis 2026 abweichend von Satz 6 eine Entfernungspauschale von 0,30 Euro für jeden vollen Kilometer der ersten 20 Kilometer Entfernung zwischen dem Ort des eigenen Hausstandes und dem Ort der ersten Tätigkeitsstätte und von 0,35 Euro für jeden weiteren vollen Kilometer anzusetzen.“

4. Nach § 100 wird folgender Abschnitt XIII angefügt:

### „XIII. Mobilitätsprämie

#### § 101

##### Bemessungsgrundlage und Höhe der Mobilitätsprämie

Steuerpflichtige können für die Veranlagungszeiträume 2021 bis 2026 neben der Berücksichtigung der Entfernungspauschalen in Höhe von 0,35 Euro ab dem 21. vollen Entfernungskilometer gemäß § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 8, § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 Satz 9 und § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 Satz 2 als Werbungskosten oder Betriebsausgaben eine Mobilitätsprämie beanspruchen. Bemessungsgrundlage der Mobilitätsprämie sind die berücksichtigten Entfernungspauschalen im Sinne des Satz 1, begrenzt auf den Betrag, um den das zu versteuernde Einkommen den Grundfreibetrag im Sinne des § 32a Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 unterschreitet; bei Ehegatten, die nach §§ 26, 26b zusammen zur Einkommensteuer veranlagt werden, sind das gemeinsame zu versteuernde Einkommen und der doppelte Grundfreibetrag maßgebend. Bei Steuerpflichtigen mit Einkünften aus nichtselbständiger Arbeit gilt dies nur, soweit die Entfernungspauschalen im Sinne des Satzes 1 zusammen mit den übrigen zu berücksichtigenden Werbungskosten im Zusammenhang mit den Einnahmen aus nichtselbständiger Arbeit den Arbeitnehmer-Pauschbetrag nach § 9a Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a übersteigen. Die Mobilitätsprämie beträgt 14 Prozent dieser Bemessungsgrundlage.

## § 102

### Anspruchsberechtigung

Anspruchsberechtigt sind unbeschränkt oder beschränkt Steuerpflichtige im Sinne des § 1.

## § 103

### Entstehung der Mobilitätsprämie

Der Anspruch auf die Mobilitätsprämie entsteht mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Anspruchsberechtigte die erste Tätigkeitsstätte im Sinne des § 9 Absatz 4 oder eine Betriebsstätte im Sinne des § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 aufgesucht oder Familienheimfahrten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung im Sinne des § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 Satz 5 sowie des § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 durchgeführt hat.

## § 104

### Antrag auf die Mobilitätsprämie

(1) Die Mobilitätsprämie wird auf Antrag gewährt.

(2) Der Anspruchsberechtigte hat den Antrag auf die Mobilitätsprämie bis zum Ablauf des vierten Kalenderjahres, das auf das Kalenderjahr folgt, in dem nach § 103 die Mobilitätsprämie entsteht, zu stellen. Der Antrag ist nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck bei dem Finanzamt zu stellen, dass für die Besteuerung des Anspruchsberechtigten nach dem Einkommen zuständig ist.

## § 105

### Festsetzung und Auszahlung der Mobilitätsprämie

Die Mobilitätsprämie ist nach Ablauf des Kalenderjahres in einem Prämienbescheid festzusetzen. Eine Festsetzung erfolgt nur, wenn die Mobilitätsprämie mindestens 10 Euro beträgt. Die festgesetzte Mobilitätsprämie ist dem Steuerpflichtigen innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Prämienbescheids ausbezahlt. Die Auszahlung erfolgt aus den Einnahmen an Einkommensteuer.

## § 106

### Ertragsteuerliche Behandlung der Mobilitätsprämie

Die Mobilitätsprämie gehört nicht zu den steuerpflichtigen Einnahmen im Sinne des Einkommensteuergesetzes.



§ 107

Anwendung der Abgabenordnung

Auf die Mobilitätsprämie sind die für Steuervergütungen geltenden Vorschriften der Abgabenordnung mit Ausnahme des § 163 der Abgabenordnung entsprechend anzuwenden.

§ 108

Anwendung von Straf- und Bußgeldvorschriften der Abgabenordnung

Für die Mobilitätsprämie gelten die Strafvorschriften des § 370 Absatz 1 bis 4, des § 371, des § 375 Absatz 1 und des § 376 der Abgabenordnung sowie die Bußgeldvorschriften des § 378 und des § 379 Absatz 1 und 4 sowie der §§ 383 und 384 der Abgabenordnung entsprechend. Für das Strafverfahren wegen einer Straftat nach Satz 1 sowie der Begünstigung einer Person, die eine solche Tat begangen hat, gelten die §§ 385 bis 408 der Abgabenordnung, für das Bußgeldverfahren wegen einer Ordnungswidrigkeit nach Satz 1 die §§ 409 bis 412 der Abgabenordnung entsprechend.

§ 109

Verordnungsermächtigung

Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Verfahren bei der Festsetzung und der Auszahlung der Mobilitätsprämie näher zu regeln.“

## Artikel 3

### Änderung des Umsatzsteuergesetzes

§ 12 Absatz 2 Nummer 10 des Umsatzsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 11. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2338) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„10. die Beförderungen von Personen

- a) im Schienenbahnverkehr,
- b) im Verkehr mit Oberleitungsomnibussen, im genehmigten Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, im Verkehr mit Taxen, mit Drahtseilbahnen und sonstigen mechanischen Aufstiegshilfen aller Art und im genehmigten Linienverkehr mit Schiffen sowie die Beförderungen im Fährverkehr
  - aa) innerhalb einer Gemeinde oder
  - bb) wenn die Beförderungstrecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt;“.

## **Artikel 4**

### **Änderung der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung**

Die Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 434), die zuletzt durch Artikel 9 der Verordnung vom 12. Juli 2017 (BGBl. I S. 2360) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 34 Absatz 1 Satz 2 wird aufgehoben
2. § 35 Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Bei der Aufteilung in Entgelt und Steuerbetrag ist der Steuersatz nach § 12 Absatz 1 des Gesetzes anzuwenden, wenn in der Rechnung dieser Steuersatz angegeben ist.“

## **Artikel 5**

### **Änderung des Grundsteuergesetzes**

§ 25 des Grundsteuergesetzes vom 7. August 1973 (BGBl. I S. 965), das zuletzt durch Artikel 38 des Gesetzes vom 19. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2794) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Absatz 4 Satz 1 wird das Wort „muß“ durch die Wörter „muss vorbehaltlich des Absatzes 5“ ersetzt.
2. Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

„(5) Die Gemeinde kann Gebiete für Windenergieanlagen und den dort belegenden Grundbesitz als besondere Grundstücksgruppe bestimmen und abweichend von Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 und 2 für diese Grundstücksgruppe gesonderte Hebesätze festsetzen. Die genaue Bezeichnung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen sowie des Grundvermögens und deren Lage im Gebiet für Windenergieanlagen, auf das sich der gesonderte Hebesatz bezieht, sind jeweils nach den Verhältnissen zu Beginn eines Kalenderjahres von der Gemeinde zu bestimmen, in einer Karte nachzuweisen und im Wege einer Allgemeinverfügung öffentlich bekannt zu geben. In der Allgemeinverfügung sind die planungsrechtlichen oder tatsächlichen Umstände für die Heranziehung der Flächen und deren Umfang nachvollziehbar darzulegen und zu begründen. Hat eine Gemeinde ein Gebiet für Windenergieanlagen als besondere Grundstücksgruppe bestimmt und hierfür einen gesonderten Hebesatz festgesetzt, muss dieser Hebesatz für die Grundstücksgruppe einheitlich sein. Der gesonderte Hebesatz für die Grundstücksgruppe im Gebiet für Windenergieanlagen darf den einheitlichen Hebesatz für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft, soweit es sich um land- und forstwirtschaftliche Flächen handelt, und den einheitlichen Hebesatz für das Grundvermögen, soweit es sich um Grundvermögen handelt, nicht unterschreiten. Für die Gemeinden gilt § 29 Absatz 3 des Bewertungsgesetzes entsprechend.“

## Artikel 6

### **Änderung des Gesetzes zur Änderung des Grundsteuergesetzes zur Mobilisierung von baureifen Grundstücken für die Bebauung**

Artikel 1 Nummer 1 des Gesetzes zur Änderung des Grundsteuergesetzes zur Mobilisierung von baureifen Grundstücken für die Bebauung vom ... (BGBl. I S. ...) wird wie folgt gefasst:

1. § 25 Absatz 4 und 5 wird durch die folgenden Absätze 4 bis 6 ersetzt:

„(4) Der Hebesatz muss vorbehaltlich der Absätze 5 und 6 jeweils einheitlich sein

1. für die in einer Gemeinde liegenden Betriebe der Land- und Forstwirtschaft und
2. für die in einer Gemeinde liegenden Grundstücke.

Werden Gemeindegebiete geändert, so kann die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Stelle für die von der Änderung betroffenen Gebietsteile für eine bestimmte Zeit verschiedene Hebesätze zulassen.

(5) Die Gemeinde kann Gebiete für Windenergieanlagen und die dort belegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen als besondere Grundstücksgruppe innerhalb des land- und forstwirtschaftlichen Vermögens bestimmen und abweichend von Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 für diese Grundstücksgruppe einen gesonderten Hebesatz festsetzen. Die genaue Bezeichnung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen und deren Lage im Gebiet für Windenergieanlagen, auf das sich der gesonderte Hebesatz bezieht, sind jeweils nach den Verhältnissen zu Beginn eines Kalenderjahres von der Gemeinde zu bestimmen, in einer Karte nachzuweisen und im Wege einer Allgemeinverfügung öffentlich bekannt zu geben. In der Allgemeinverfügung sind die planungsrechtlichen oder tatsächlichen Umstände für die Heranziehung der Flächen und deren Umfang nachvollziehbar darzulegen und zu begründen. Hat eine Gemeinde ein Gebiet für Windenergieanlagen als besondere Grundstücksgruppe bestimmt und hierfür einen gesonderten Hebesatz festgesetzt, muss dieser Hebesatz für die Grundstücksgruppe einheitlich sein. Der gesonderte Hebesatz für die Grundstücksgruppe im Gebiet für Windenergieanlagen darf den einheitlichen Hebesatz für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft nicht unterschreiten. Für die Gemeinden gilt § 229 Absatz 3 des Bewertungsgesetzes entsprechend.

(6) Die Gemeinde kann aus städtebaulichen Gründen baureife Grundstücke als besondere Grundstücksgruppe innerhalb der unbebauten Grundstücke im Sinne des § 246 des Bewertungsgesetzes bestimmen und abweichend von Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 für die Grundstücksgruppe der baureifen Grundstücke einen gesonderten Hebesatz festsetzen. Baureife Grundstücke sind unbebaute Grundstücke im Sinne des § 246 des Bewertungsgesetzes, die nach Lage, Form und Größe und ihrem sonstigen tatsächlichen Zustand sowie nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften sofort bebaut werden könnten. Eine erforderliche, aber noch nicht erteilte Baugenehmigung sowie zivilrechtliche Gründe, die einer sofortigen Bebauung entgegenstehen, sind unbeachtlich. Als städtebauliche Gründe kommen insbesondere die Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten sowie Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, die Nachverdichtung bestehender Siedlungsstrukturen oder die Stärkung der Innenentwicklung in Betracht. Die Gemeinde hat den gesonderten Hebesatz auf einen bestimmten Gemeindeteil zu beschränken, wenn nur für diesen Gemeindeteil die städtebaulichen Gründe vorliegen. Der Gemeindeteil muss mindestens 10 Prozent des gesamten Gemeindegebiets umfassen und in dem Gemeindeteil müssen mehrere baureife Grundstücke belegen sein. Die genaue Bezeichnung der baureifen Grundstücke, deren Lage

sowie das Gemeindegebiet, auf das sich der gesonderte Hebesatz bezieht, sind jeweils nach den Verhältnissen zu Beginn eines Kalenderjahres von der Gemeinde zu bestimmen, in einer Karte nachzuweisen und im Wege einer Allgemeinverfügung öffentlich bekannt zu geben. In der Allgemeinverfügung sind die städtebaulichen Erwägungen nachvollziehbar darzulegen und die Wahl des Gemeindegebiets, auf das sich der gesonderte Hebesatz beziehen soll, zu begründen. Hat eine Gemeinde die Grundstücksgruppe baureifer Grundstücke bestimmt und für die Grundstückgruppe der baureifen Grundstücke einen gesonderten Hebesatz festgesetzt, muss dieser Hebesatz für alle in der Gemeinde oder dem Gemeindeteil liegenden baureifen Grundstücke einheitlich und höher als der einheitliche Hebesatz für die übrigen in der Gemeinde liegenden Grundstücke sein.“

## **Artikel 7**

### **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

Nach § 64a des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist, wird folgender § 64b eingefügt:

„§ 64b

Landesrecht im Bereich des Gelegenheitsverkehrs

Dieses Gesetz oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen stehen Vorschriften der Länder nicht entgegen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.“

## **Artikel 8**

### **Inkrafttreten**

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. Januar 2020 in Kraft.
- (2) **Artikel 2** tritt am 1. Januar 2021 in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Der Schutz des Klimas ist eine große, globale Herausforderung. Deshalb haben sich auf der Weltklimakonferenz 2015 in Paris 197 Staaten dazu verpflichtet, die Erderwärmung auf deutlich unter 2°Celsius und möglichst auf 1,5°Celsius zu begrenzen. Zur Erreichung der notwendigen CO<sub>2</sub>-Einsparungen sind weitere nationale Anstrengungen der Bundesregierung notwendig. Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 verfolgt die Bundesregierung einen Ansatz, mit einem breiten Maßnahmenbündel die vorgegebenen Klimaschutzziele zu erreichen.

Im Rahmen dieser Maßnahmen werden alle zusätzlichen Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Bepreisung einerseits in Klimaschutzfördermaßnahmen reinvestiert und andererseits durch eine Entlastung den Bürgerinnen und Bürgern zurückgegeben.

Einen besonderen Stellenwert hat dabei die Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor. Zur Erreichung des hierfür festgelegten Sektorziels ist eine Reihe von Maßnahmen vorgesehen. Unter anderem soll die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Personenfernverkehr für die Bürgerinnen und Bürger attraktiver ausgestaltet werden, um eine umweltfreundlichere Alternative zum Individualverkehr mit Kraftfahrzeugen anzubieten. Neben anderen Einzelmaßnahmen ist vorgesehen, den Unternehmen in diesem Bereich die Möglichkeit zu Preissenkungen und zur Verbesserung der Angebotsstruktur zu geben.

Um die Gemeinden an den Erträgen aus den Windenergieanlagen als Ausgleich für die damit verbundenen erhöhten Aufwände auf Gemeindeebene zu beteiligen sowie Flächen für Windenergieanlagen zu mobilisieren, soll den Gemeinden ermöglicht werden, bei der Grundsteuer einen besonderen Hebesatz auf Gebiete für Windenergieanlagen festzulegen. Die Bundesregierung erwartet, dass die aus der Ausübung des gesonderten Hebesatzrechts resultierenden zusätzlichen Grundsteuereinnahmen vollumfänglich bei den entsprechenden Gemeinden verbleiben.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

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 Gebädeförderung 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 CO<sub>2</sub>-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 länderechtlichen 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. Alternativen**

Keine.

Die zur Auswahl stehenden Maßnahmen zur steuerlichen Förderung energetischer Gebäudesanierung an selbstgenutztem Wohneigentum wurden durch das Klimakabinett der Bundesregierung umfassend geprüft. Dieser Entwurf setzt den aus Sicht der Bundesregierung notwendigen prozentualen Abzug der förderungsfähigen Aufwendungen von der Steuer-schuld unter der Vorgabe einer möglichst effektiven Zielerreichung um.

Die zur Auswahl stehenden Maßnahmen zur steuerlichen Entlastungen von Pendlerinnen und Pendlern wurden durch das Klimakabinett der Bundesregierung umfassend geprüft. Dieser Entwurf setzt die aus Sicht der Bundesregierung notwendige Erhöhung der Entfernungspauschale unter der Vorgabe einer möglichst effektiven Zielerreichung um.

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich für die Änderung des Einkommensteuergesetzes (Artikel 1 und 2) und die Änderung des Umsatzsteuergesetzes (Artikel 3) aus Artikel 105 Absatz 2 erste Alternative des Grundgesetzes (GG), da das Steueraufkommen diesbezüglich dem Bund ganz oder teilweise zusteht.

Für die Änderung des Grundsteuergesetzes (Artikel 5 und 6) folgt die Gesetzgebungskompetenz aus Artikel 105 Absatz 2 zweite Alternative GG in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 GG für die Einführung der Möglichkeit zur Erhebung eines gesonderten Hebesatzes auf Gebiete für Windenergieanlagen durch die Gemeinden.

Die Ermöglichung eines gesonderten erhöhten Hebesatzes auf Gebiete für Windenergieanlagen durch das vorliegende Gesetz ist im Zusammenhang mit dem Gesetz zur Reform des Grundsteuer- und Bewertungsrecht zu sehen und stützt sich hinsichtlich der Begründung der Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf dieselben Erwägungen. Der Bund kann danach im Rahmen seiner Einschätzungsprärogative davon ausgehen, dass bis zu 16 unterschiedliche Grundsteuer- und Bewertungssysteme für die Grundsteuer zu nicht unerheblichen problematischen Entwicklungen in Bezug auf die Rechts- und Wirtschaftseinheit führen. Diese übergreifenden Gründe machen auch eine bundesgesetzliche Regelung eines gesonderten erhöhten Hebesatzes auf Gebiete für Windenergieanlagen erforderlich.

Darüber hinaus liegt es im bundesstaatlichen Interesse, den Ausbau der Windenergieanlagen bundesweit zu fördern, um so einen Beitrag zur Abmilderung des Klimawandels zu leisten und den Gemeinden einen angemessenen Ausgleich für die mit den Windenergieanlagen zusammenhängenden Lasten zu gewähren.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Eingriff des Bundes in die Länderkompetenz als gering einzustufen ist, wenn ein gesonderter erhöhter Hebesatz auf Gebiete für Windenergieanlagen, wie mit dem Gesetzentwurf vorgesehen, bundesgesetzlich in Form einer Ermächtigung für die Kommunen ausgestaltet ist.

Unabhängig davon ergäbe sich eine Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 125a Absatz 2 GG, da fortgeltendes Bundesrecht lediglich fortgeschrieben wird. Die Einführung eines gesonderten Hebesatzrechts auf Gebiete für Windenergieanlagen stellt keine grundlegende Neukonzeption der Grundsteuer, sondern lediglich eine Modifikation des bestehenden Grundsteuerrechts dar. Es werden bestehende Elemente der Grundsteuer verwendet und lediglich den Kommunen die Möglichkeit der Anwendung besonderer Hebesätze eingeräumt.

Besondere Hebesatzrechte für die Gemeinden sind keine absolute Neuerung im Bundesrecht. Ein gesondertes Hebesatzrecht beispielsweise auf baureife Grundstücke erfolgte bereits im Zeitraum 1961/1962 durch § 12a GrStG. Zudem wird die Erhebung des gesonderten Hebesatzes in das Ermessen der Gemeinden gestellt, die bundesgesetzliche Regelung beschränkt sich auf die Vorgaben zur Ausweisung der Kategorie der Gebiete für Windenergieanlagen als Gegenstand für den gesonderten Hebesatz. Dies stellt keinen weitreichenden neuen Eingriff in die Länderkompetenz dar.

Da die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Grundsteuer in der Wissenschaft nicht einheitlich beurteilt wird, soll diese mit dem bereits eingebrachten Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 71, 105 und 125b; BT-Drs. 19/11084 und 19/13454) un-

zweifelhaft abgesichert werden. Dazu erhält der Bund mit der bereits eingebrachten Grundgesetzänderung uneingeschränkt die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz zur Regelung der Grundsteuer.

Die Gesetzgebungskompetenz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (Artikel 7) ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG (Straßenverkehr).

## **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

Das Unionsrecht ermöglicht die Anwendung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes auf die Beförderung von Personen (einschließlich des mitgeführten Gepäcks). Einzelheiten ergeben sich aus dem besonderen Teil der Gesetzesbegründung.

## **VI. Gesetzesfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Die Rechts- und Verwaltungsvereinfachung ist nicht primäres Ziel.

Insbesondere die Regelung zur Absenkung des Umsatzsteuersatzes für Leistungen im öffentlichen Personenschienenfernverkehr ist allerdings so ausgestaltet, dass sie leicht administrierbar ist und eine Einsparung von Bürokratiekosten ermöglicht.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Das Vorhaben steht im Einklang mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Es sichert das Steueraufkommen des Gesamtstaates und unterstützt damit den Indikatorenbereich 8.2 (Staatsverschuldung - Staatsfinanzen konsolidieren, Generationengerechtigkeit schaffen). Außerdem bezweckt es, die energetische Sanierung von Wohngebäuden voranzutreiben, Flächen für den Bau von Windenergieanlagen zu mobilisieren, die Emissionen von Taxen und Mietwagen zu reduzieren und die vermehrte Nutzung des öffentlichen Personenschienenbahnfernverkehrs zu fördern und unterstützt damit den Indikatorenbereich 13.1 a (Klimaschutz).

Die Maßnahmen betreffen zudem insbesondere folgende Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung: (2.) Globaler Verantwortung nachkommen, (3.) Natürliche Lebensgrundlagen erhalten und (4.) Nachhaltiges Wirtschaften stärken.

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz bezüglich anderer Indikatoren ist nicht gegeben.



### 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mo. €)

lfd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1</sup>	Kassenjahr				
				2020	2021	2022	2023	2024
1	<u>§ 35c EStG</u>	<b>Insg.</b>	<b>-235</b>	.	<b>-70</b>	<b>-150</b>	<b>-220</b>	<b>-235</b>
	Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden – erstmals auf Baumaßnahmen anzuwenden, mit denen nach dem 31. Dezember 2019 begonnen wurde und die vor dem 1. Januar 2020 abgeschlossen sind	EST	-225	.	-65	-140	-210	-225
		SoLZ	-10	.	-5	-10	-10	-10
		<b>Bund</b>	<b>-106</b>	.	<b>-33</b>	<b>-70</b>	<b>-99</b>	<b>-106</b>
		EST	-96	.	-28	-60	-89	-96
		SoLZ	-10	.	-5	-10	-10	-10
		<b>Länder</b>	<b>-95</b>	.	<b>-27</b>	<b>-59</b>	<b>-89</b>	<b>-95</b>
		EST	-95	.	-27	-59	-89	-95
		<b>Gem.</b>	<b>-34</b>	.	<b>-10</b>	<b>-21</b>	<b>-32</b>	<b>-34</b>
		EST	-34	.	-10	-21	-32	-34
2	<u>§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 EStG</u>	<b>Insg.</b>	<b>-550</b>	-	<b>-45</b>	<b>-450</b>	<b>-555</b>	<b>-560</b>
	Anhebung der Entfernungspauschale ab dem 21. km um 5 Cent für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte und Familienheimfahrten im Rahmen der doppelten Haushaltsführung im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2026	EST	-475	-	.	-380	-480	-485
		LSt	-45	-	-40	-45	-45	-45
		SoLZ	-30	-	-5	-25	-30	-30
		<b>Bund</b>	<b>-251</b>	-	<b>-22</b>	<b>-206</b>	<b>-253</b>	<b>-255</b>
		EST	-202	-	.	-162	-204	-206
		LSt	-19	-	-17	-19	-19	-19
		SoLZ	-30	-	-5	-25	-30	-30
		<b>Länder</b>	<b>-221</b>	-	<b>-17</b>	<b>-180</b>	<b>-223</b>	<b>-225</b>
		EST	-202	-	.	-161	-204	-206
		LSt	-19	-	-17	-19	-19	-19
		<b>Gem.</b>	<b>-78</b>	-	<b>-6</b>	<b>-64</b>	<b>-79</b>	<b>-80</b>
		EST	-71	-	.	-57	-72	-73
	LSt	-7	-	-6	-7	-7	-7	
3	<u>§ 101 bis 109 EStG</u>	<b>Insg.</b>	<b>-40</b>	-	.	<b>-30</b>	<b>-40</b>	<b>-40</b>
	Gewährung einer Mobilitätsprämie für Fernpendler im Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2026	EST	-40	-	.	-30	-40	-40
		<b>Bund</b>	<b>-17</b>	-	.	<b>-13</b>	<b>-17</b>	<b>-17</b>
		EST	-17	-	.	-13	-17	-17
		<b>Länder</b>	<b>-17</b>	-	.	<b>-12</b>	<b>-17</b>	<b>-17</b>
		EST	-17	-	.	-12	-17	-17
		<b>Gem.</b>	<b>-6</b>	-	.	<b>-5</b>	<b>-6</b>	<b>-6</b>
	EST	-6	-	.	-5	-6	-6	
4	<u>§ 12 UStG</u>	<b>Insg.</b>	<b>-500</b>	<b>-425</b>	<b>-510</b>	<b>-520</b>	<b>-530</b>	<b>-540</b>
	ermäßigte Besteuerung von Personenbeförderungsleistungen im Schienenbahnfernverkehr	USt	-500	-425	-510	-520	-530	-540
		<b>Bund</b>	<b>-264</b>	<b>-224</b>	<b>-269</b>	<b>-275</b>	<b>-280</b>	<b>-285</b>
		USt	-264	-224	-269	-275	-280	-285
		<b>Länder</b>	<b>-226</b>	<b>-192</b>	<b>-231</b>	<b>-235</b>	<b>-239</b>	<b>-244</b>
		USt	-226	-192	-231	-235	-239	-244
		<b>Gem.</b>	<b>-10</b>	<b>-9</b>	<b>-10</b>	<b>-10</b>	<b>-11</b>	<b>-11</b>
	USt	-10	-9	-10	-10	-11	-11	

(Steuermehr- / -mindereinnahmen (-) in Mio. €)

lfd. Nr.	Maßnahme	Steuerart / Gebietskörperschaft	Volle Jahreswirkung <sup>1</sup>	Kassenjahr				
				2020	2021	2022	2023	2024
5	<u>§ 25 Abs. 5 GStG</u> Möglichkeit eines besonderen Hebesatzes auf Sondergebiete für Windenergieanlagen	<b>Insg.</b>	.	.	.	.	.	.
		<b>Bund</b>	.	.	.	.	.	
		<b>Länder</b>	.	.	.	.	.	
		<b>Gem. GSt</b>	.	.	.	.	.	
6	<u>Finanzielle Auswirkungen insgesamt</u>	<b>Insg.</b>	<b>- 1.325</b>	<b>- 425</b>	<b>- 625</b>	<b>- 1.150</b>	<b>- 1.345</b>	<b>- 1.375</b>
		EST	- 740	.	- 65	- 550	- 730	- 750
		LSt	- 45	-	- 40	- 45	- 45	- 45
		SoZ	- 40	.	- 10	- 35	- 40	- 40
		USt	- 500	- 425	- 510	- 520	- 530	- 540
		GSt	.	.	.	.	.	.
		<b>Bund</b>	<b>- 638</b>	<b>- 224</b>	<b>- 324</b>	<b>- 564</b>	<b>- 649</b>	<b>- 663</b>
		EST	- 315	.	- 28	- 235	- 310	- 319
		LSt	- 19	-	- 17	- 19	- 19	- 19
		SoZ	- 40	.	- 10	- 35	- 40	- 40
		USt	- 264	- 224	- 269	- 275	- 280	- 285
		<b>Länder</b>	<b>- 559</b>	<b>- 192</b>	<b>- 275</b>	<b>- 486</b>	<b>- 568</b>	<b>- 581</b>
		EST	- 314	.	- 27	- 232	- 310	- 318
		LSt	- 19	-	- 17	- 19	- 19	- 19
		USt	- 226	- 192	- 231	- 235	- 239	- 244
		<b>Gem.</b>	<b>- 128</b>	<b>- 9</b>	<b>- 26</b>	<b>- 100</b>	<b>- 128</b>	<b>- 131</b>
		EST	- 111	.	- 10	- 83	- 110	- 113
		LSt	- 7	-	- 6	- 7	- 7	- 7
		USt	- 10	- 9	- 10	- 10	- 11	- 11
		GSt	.	.	.	.	.	.

Anmerkungen:

<sup>1</sup> Wirkung für einen vollen (Veranlagungs-)Zeitraum von 12 Monaten

<sup>2</sup> Inwieweit von der Möglichkeit zur Erhebung eines gesonderten Hebesatzes auf Sondergebiete für Windenergieanlagen durch die Gemeinden Gebrauch gemacht wird, kann im Voraus nicht eingeschätzt werden. Daher sind die finanziellen Auswirkungen auf das Steueraufkommen nicht ermittelbar.

#### 4. Erfüllungsaufwand

##### Steuerliche Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht durch zusätzliche Nachweispflichten bei der Steuererklärung geringfügiger Erfüllungsaufwand. Die Aufwendungen können verteilt über drei Jahre mit der Steuererklärung geltend gemacht werden. Die Zahl derjenigen, die die Steuerermäßigung in Anspruch nehmen, steigt daher in den ersten drei Jahren an. Bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes wird damit gerechnet, dass im ersten Jahr maximal 242 000 und im zweiten maximal 484 000 Bürgerinnen und Bürger von der Steuerermäßigung Gebrauch machen. Ab dem dritten Jahr wird angenommen, dass nur in der Hälfte der möglichen Fälle eine Steuerermäßigung beansprucht wird, so dass ab dem dritten Jahr 605 000 Anträge jährlich unterstellt werden. Als Zeitansatz wurden 8 Minuten pro Fall veranschlagt, so dass ab dem dritten Jahr ein Erfüllungsaufwand in Höhe von insgesamt maximal 81 000 Stunden jährlich entsteht.

Bei der Ermittlung wurde von maximal 242 000 Bescheinigungen jährlich ausgegangen. Als Zeitansatz wurden 10 Minuten pro Fall veranschlagt und es wurden Personalkosten von

0,46 Euro je Minute zugrunde gelegt. Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft aus diesem Regelungsvorhaben unterliegt der „One in, One out“ Regelung (Kabinettsbeschluss vom 25. März 2015). Im Sinne dieser Regelung stellt der jährliche laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ von max. 1 Mio. Euro dar. Die erforderliche Kompensation wird nach den geltenden Regelungen zur Bürokratiebremse (One in, One out) erfolgen.

Die Neuregelung verursacht zusätzlichen personellen Aufwand bei der Steuerverwaltung der Länder. Da die Aufwendungen über drei Jahre geltend gemacht werden können, steigt die Zahl der Antragsteller und damit auch der personelle Aufwand in den ersten drei Jahren an. Im ersten Jahr der Antragstellung ist mit zusätzlichem personellen Aufwand in der Größenordnung von maximal 1,94 Mio. Euro und im zweiten Jahr der Antragstellung von maximal 3,87 Mio. Euro zu rechnen. Ab dem dritten Jahr der Antragstellung beläuft sich dieser Mehraufwand auf maximal 4,84 Mio. Euro jährlich. Bei der Ermittlung des Erfüllungsaufwandes wird im ersten Jahr mit maximal 242 000 und im zweiten mit maximal 484 000 Anträgen gerechnet. Ab dem dritten Jahr wird angenommen, dass nur in der Hälfte der Fälle eine Steuerermäßigung über alle drei möglichen Steuererklärungen beantragt wird, so dass ab dem dritten Jahr 605 000 Anträge jährlich unterstellt werden. Als Zeitanatz wurden 10 Minuten pro Fall veranschlagt und es wurden Personalkosten von 0,80 Euro je Minute zugrunde gelegt. Der einmalige IT-Umstellungsaufwand liegt bei 205 000 Euro.

### **Befristete Anhebung der steuerlichen Entfernungspauschale und befristete Gewährung einer Mobilitätsprämie**

Der Entwurf führt hinsichtlich der Entfernungspauschalen nicht zu einer Veränderung des Erfüllungsaufwandes für Bürgerinnen und Bürger. Die Beantragung der Mobilitätsprämie führt für etwa 250 000 Personen zu einem jährlichen Mehraufwand von 187 500 Stunden (rd. 45 Minuten pro Person).

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ändert sich nicht.

Die Neuregelung der Entfernungspauschalen sowie der Mobilitätsprämie verursacht zusätzlichen personellen Aufwand bei der Steuerverwaltung der Länder in der Größenordnung von 9,9 Mio. Euro im ersten Veranlagungszeitraum der Anwendung sowie ca. 20 Personentage für Entwicklung und Test.

Es werden rund 8 Mio. Bürgerinnen und Bürger entlastet. Bei einer Aussteuerung und damit personellen Prüfung von 10 Prozent der Fälle werden ein Zeitaufwand von 3 Minuten und ein Personalkostensatz von 0,80 Euro/Minute angesetzt. Damit entfallen ca. 1,9 Mio. Euro auf zusätzliche Risikoprüfungen in Fällen, bei denen sich die Neuregelung steuerlich auswirkt. Ca. 8 Mio. Euro verursacht die summarische Bearbeitung von Rechtsbehelfen von Arbeitnehmern. Hierbei wird von 10 Mio. Rechtsbehelfen mit ruhendem Einspruchsverfahren ausgegangen, bei denen ein Zeitaufwand von einer Minute und ein Personalkostensatz von 0,80 Euro/Minute angesetzt wird.

Die Neuregelung zur Mobilitätsprämie verursacht zusätzlichen Aufwand bei den programmtechnischen Anpassungen in diversen Verfahren neben den aktuell umzusetzenden neuen Aufgaben. Solange keine automationstechnische Unterstützung vorliegt, ist zudem mit einem erhöhten personellen Aufwand der Steuerverwaltungen der Länder zu rechnen.

### **Absenkung des Umsatzsteuersatzes für die Beförderung von Personen im Schienenbahnfernverkehr**

Der Wirtschaft entsteht einmaliger Aufwand durch die

- Umstellung der Tarifstruktur der betroffenen Unternehmen und
- Umstellung der Fahrkartenautomaten.

In der Folge führen die Regelungen aber zu einer dauerhaften Bürokratieentlastung bei den betroffenen Unternehmen und der Verwaltung durch den Wegfall der Differenzierung zwischen Personenschienenbahnnah- und –fernverkehr. Der Aufwand für die Gestaltung der Beförderungstarife sinkt dadurch deutlich. Eine konkrete Bezifferung ist mangels hinreichender Daten jedoch nicht möglich.

### **Einführung eines gesonderten Hebesatzrechts der Gemeinden auf Gebiete für Windenergieanlagen bei der Grundsteuer**

Ein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger und für die Wirtschaft ist nicht unmittelbar zu erwarten. Es werden keine Informationspflichten eingeführt oder abgeschafft. Inwieweit von der Möglichkeit zur Erhebung eines gesonderten Hebesatzes auf Gebiete für Windenergieanlagen durch die Gemeinden Gebrauch gemacht wird, kann im Voraus nicht eingeschätzt werden. Daher sind die Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für die Verwaltung nicht ermittelbar.

### **Klarstellung, dass Bundesrecht länderrechtlichen Anforderungen nicht entgegensteht, die für den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen in Bezug auf Emissionen gelten**

Ein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger und für die Wirtschaft ist nicht unmittelbar, sondern erst dann zu erwarten, wenn die Länder entsprechende Regelungen einführen. Informationspflichten werden weder eingeführt noch abgeschafft.

## **5. Weitere Kosten**

Auswirkungen auf Einzelpreise für die förderungsfähigen Maßnahmen zur energetischen Sanierung von Gebäuden infolge der Förderung können nicht ausgeschlossen werden.

Durch die Absenkung des Umsatzsteuersatzes für die Beförderung von Personen im Schienenbahnfernverkehr entstehen der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, keine direkten sonstigen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau - im Sinne von Preissenkungen -, sind jedoch in Abhängigkeit davon gegeben, ob und inwieweit die Absenkung des Steuersatzes in den Preisen weitergegeben wird.

Eine Preiswirkung auf die Gesamtkosten von Windenergieanlagen und daraus erzeugtem Strom kann nicht ausgeschlossen werden.

## **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituation von Frauen und Männern sind keine Auswirkungen erkennbar, die gleichstellungspolitischen Zielen gemäß § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien zuwiderlaufen.

## **7. Demografische Auswirkungen**

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den demografischen Wandel.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Die Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung gelten befristet für die Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2029.

Die Anhebung der steuerlichen Entfernungspauschale und die Gewährung einer Mobilitätsprämie sind befristet für die Zeit vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026.

Die übrigen Regelungen sollen dauerhaft wirken, so dass eine Befristung nicht in Betracht kommt.

Die Regelung des § 35c EStG soll drei Jahre nach Inkrafttreten anhand der Fallzahlen und der Höhe der von den Finanzämtern gewährten Steuerermäßigungen im Hinblick auf ihrer Zielerreichung, durch eine Beschleunigung der energetischen Gebäudesanierung das Ziel der Bundesregierung, die Treibhausgase bis 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 verringern, zu unterstützen, evaluiert werden.

Ob hinsichtlich der Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand eine Evaluierung der Regelungen erforderlich sein wird, kann erst dann beurteilt werden, wenn bekannt ist, ob und wie viele Gemeinden die Option zur Festlegung eines gesonderten Hebesatzes auf Gebiete für Windenergieanlagen in Anspruch genommen haben.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)**

#### **Zu Nummer 1**

##### Inhaltsübersicht

Redaktionelle Anpassung der Inhaltsübersicht wegen des neu eingefügten § 35c EStG.

#### **Zu Nummer 2**

##### § 26a Absatz 2 Satz 1

Redaktionelle Anpassung der Aussagen zur Zurechnung von Steuerermäßigungen bei Einzelveranlagung von Ehegatten.

#### **Zu Nummer 3**

##### § 35 Absatz 1 Satz 1

Redaktionelle Anpassung der Regelung über die Steuerermäßigung bei Einkünften aus Gewerbebetrieb.

#### **Zu Nummer 4**

##### Unterabschnitt 6 – neu –

##### § 35c – neu –

Mit dem neuen § 35c EStG werden energetische Sanierungsmaßnahmen an selbstgenutzten Wohngebäuden mittels progressionsunabhängigem Steuerabzug steuerlich gefördert. Damit soll das Ziel der Bundesregierung, die Treibhausgase bis 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 zu verringern, unterstützt werden. Die steuerliche Förderung selbstgenutzten Wohneigentums wird deshalb ab 2020 in Ergänzung zur existierenden Förderkulisse als weitere Säule der Förderung eingeführt. Durch einen Abzug von der Steuer-schuld können möglichst viele Wohngebäudeeigentümer von der Maßnahme profitieren.

##### Absatz 1

##### *Sätze 1 und 2*

Steuerlich gefördert werden gemäß Absatz 1 Satz 1 alternativ zur Inanspruchnahme sonstiger Förderprogramme bestimmte - abschließend aufgezählte - Einzelmaßnahmen, die auch von den bestehenden Programmen der Gebäudeförderung - und zukünftig durch die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) - als förderwürdig eingestuft sind. Begünstigtes Objekt ist ein selbstgenutztes Wohngebäude, sofern es im Raum der Europäischen Union oder dem Europäischen Wirtschaftsraum gelegen ist und im Zeitpunkt der Durchführung der förderfähigen Maßnahme älter als zehn Jahre ist. Maßgebend für die Altersbestimmung des Gebäudes ist, wann mit der Herstellung des Gebäudes begonnen worden war. Die Förderung erfolgt durch den Abzug von der Steuerschuld, d. h. die tarifliche Einkommensteuer, vermindert um sonstige Steuerermäßigungen, wird hierbei verringert. Die Minderung erfolgt insoweit, als im Jahr des Abschlusses der Maßnahme und im folgende Kalenderjahr der Steuerpflichtige einen Betrag von höchstens 7 Prozent der Aufwendungen - höchstens jeweils 14 000 Euro - und im zweiten folgenden Kalenderjahr um 6 Prozent der Aufwendungen - höchstens 12 000 Euro - für das Objekt steuerlich geltend machen kann. Insgesamt besteht je Objekt ein Förderbetrag in Höhe von 20 Prozent der Aufwendungen - höchstens jedoch 40 000 Euro - für diese begünstigten Einzelmaßnahmen. Damit können Aufwendungen bis 200 000 Euro berücksichtigt werden.

### *Sätze 3 bis 5*

Satz 3 bestimmt spiegelbildlich zu den bestehenden Programmen der Gebäudeförderung die einzelnen energetischen Maßnahmen. Es bleibt den Steuerpflichtigen unbenommen, mehrere Maßnahmen gleichzeitig oder zeitlich hintereinander durchzuführen. Gefördert werden damit sowohl Einzelmaßnahmen, als auch die Möglichkeit einer - ggfs. schrittweisen, durch mehrere Einzelmaßnahmen verwirklichten - umfassenden Sanierung zum Beispiel auf der Grundlage eines Sanierungsfahrplanes (Gesamtsanierung). Satz 4 regelt, dass auch die Aufwendungen, die dem Steuerpflichtigen für die Erteilung einer Bescheinigung im Sinne des Satzes 7 entstehen, zu den begünstigten Aufwendungen gehören. Satz 5 führt an, dass der Steuerpflichtige auch für mehrere Objekte die Förderung gelten machen kann, sofern er diese auch tatsächlich selbst zu Wohnzwecken nutzt. Allerdings bleibt es dabei, dass der Förderhöchstbetrag je Objekt 40 000 Euro beträgt.

### *Satz 6*

Satz 6 führt an, dass die jeweilige Einzelmaßnahme von einem Fachunternehmen ausgeführt wird und die Anforderungen aus der Rechtsverordnung nach Absatz 7 erfüllt. In der Rechtsverordnung wird bestimmt, welche energieeinsparende Wirkung die konkrete Maßnahme erfüllen muss, um in den Genuss der steuerlichen Wirkung zu gelangen. Ziel der gesonderten Rechtsverordnung ist es, dass die steuerlichen Anforderungen der noch zu konzipierenden Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) entsprechen. Die Durchführung durch ein Fachunternehmen gewährleistet, dass die Sanierungsmaßnahmen auch tatsächlich zu einer Energieeinsparung führen. Dies dürfte bei Eigenleistungen regelmäßig nicht gewährleistet sein.

### *Satz 7*

Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Steuerermäßigung für die Einzelmaßnahmen ist, dass die förderungswürdigen Maßnahmen durchführende Fachunternehmen die Voraussetzungen des Absatzes 1 und der Rechtsverordnung bestätigt. Für die Bescheinigung wird die Finanzverwaltung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ein amtliches vorgeschriebenes Muster erstellen, um eine bundeseinheitliche Verfahrensweise zu gewährleisten.

### Absatz 2

Absatz 2 stellt klar, dass nur Aufwendungen an einem ausschließlich zu eigenen Wohnzwecken dienenden Gebäude begünstigt werden. Der Steuerpflichtige muss nachweisen

können, dass er das begünstigte Objekt selbst nutzt. Unschädlich ist, wenn Teile dieser Wohnung als häusliches Arbeitszimmer genutzt werden. Eine Förderung scheidet aus, wenn aus der Wohnung ganz oder teilweise steuerpflichtige Einkünfte erzielt werden.

### Absatz 3

Absatz 3 dient der Vermeidung von Doppelförderungen. Kommt für die Aufwendungen bereits ein Werbungskosten- oder Betriebsausgabenabzug in Betracht, z. B. weil die Aufwendungen für die selbstgenutzte Wohnung im Rahmen der doppelten Haushaltsführung abzuziehen sind, kann insoweit keine Steuerermäßigung nach § 35c EStG beansprucht werden. Das gilt auch, soweit die Aufwendungen bereits als Sonderausgaben oder als außergewöhnliche Belastung berücksichtigt werden.

Nehmen Steuerpflichtige bereits die steuerliche Förderung für Modernisierungsaufwendungen in Sanierungsgebieten oder für Baudenkmale (§ 10f EStG) oder die Steuerermäßigung für Handwerkerleistungen oder haushaltsnahe Dienstleistungen (§ 35a EStG) in Anspruch, kann die Steuerermäßigung für diese Aufwendungen nach § 35c EStG ebenfalls nicht geltend gemacht werden. Entsprechendes gilt, wenn Steuerpflichtige zinsverbilligte Darlehen oder steuerfreie Zuschüsse nach anderen Förderprogrammen (z. B. KfW-Förderung) für die Einzelmaßnahmen am Wohngebäude erhalten.

### Absatz 4

Absatz 4 stellt klar, welche Voraussetzungen an die Rechnung für die energetischen Maßnahmen erfüllt sein müssen. Durch Beleg des Kreditinstituts ist nachzuweisen, dass die Zahlung auf das Konto des Leistungserbringers erfolgt ist. Dies dient der Bekämpfung der Schwarzarbeit und fördert legale Beschäftigungen im Baugewerbe.

### Absatz 5

Absatz 5 bestimmt, dass die Regelungen der Absätze 1 bis 4 auf Gebäudeteile, die selbständige Wirtschaftsgüter sind, sowie auf Eigentumswohnungen entsprechend anzuwenden sind. Dabei gilt jede Eigentumswohnung als begünstigtes Objekt.

### Absatz 6

Absatz 6 stellt klar, dass die steuerliche Förderung energetischer Einzelmaßnahmen auch mehreren Miteigentümern gewährt werden kann. Es bleibt allerdings dabei, dass die Förderung in Höhe von insgesamt von 40 000 Euro für die Einzelmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 3 unabhängig von der Eigentümeranzahl nur einmal für jedes Objekt gewährt wird.

### Absatz 7

Absatz 7 bestimmt, dass die Anforderungen an die förderungswürdigen Einzelmaßnahmen und an das Fachunternehmen in einer durch den Bundestag und Bundesrat zustimmungsbedürftigen Rechtsverordnung zum EStG geregelt werden. Die Verordnung soll eine einfache und unbürokratische Antragstellung ermöglichen. Um einen Gleichlauf der steuerrechtlichen Förderung mit den bestehenden Programmen der Gebäudeförderung zu gewährleisten, sollen in der Rechtsverordnung die Voraussetzungen maßgeblich den grundlegenden Anforderungen der Förderrichtlinien der noch zu konzipierenden Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) entsprechen.

## **Zu Nummer 5**

### § 39a Absatz 1 Nummer 5 Buchstabe c

Redaktionelle Anpassung der Vorschriften zur Ermittlung eines Freibetrages im Lohnsteuerabzugsverfahren.

## **Zu Nummer 6**

### § 50 Absatz 1 Satz 3

Redaktionelle Anpassung der Sondervorschriften für beschränkt Steuerpflichtige.

## **Zu Nummer 7**

### § 52 Absatz 35a Satz 1 und 2 – neu –

§ 52 Absatz 35a Satz 1 EStG beinhaltet die Anwendungsregelung hinsichtlich der steuerlichen Fördermaßnahmen nach § 35c EStG. Gefördert werden Baumaßnahmen, die nach dem 31. Dezember 2019 begonnen und die vor dem 1. Januar 2030 abgeschlossen sind. Die förderungsfähige Einzelmaßnahme zur energetischen Gebäudesanierung ist abgeschlossen, wenn der Leistungserbringer eine Rechnung erstellt und der Steuerpflichtige die Leistung unbar beglichen hat.

## **Zu Artikel 2 (Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes)**

### **Zu Nummer 1**

#### Inhaltsübersicht

Die Inhaltsübersicht wird redaktionell an den neu angefügten Abschnitt XIII – Mobilitätsprämie (§§ 101 bis 109) angepasst.

### **Zu Nummer 2**

#### **Zu Buchstabe a**

##### § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 Satz 3

Es handelt sich um eine Folgeänderung aus der Anfügung des neuen Satzes 4.

#### **Zu Buchstabe b**

##### § 4 Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 Satz 4 – neu –

Es handelt sich um eine Folgeänderung zur Änderung des § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 und 5 EStG. Die Regelungen gelten entsprechend bei der Ermittlung der nicht abziehbaren Aufwendungen für die Wege des Steuerpflichtigen zwischen Wohnung und Betriebsstätte und für Familienheimfahrten.

### **Zu Nummer 3**

##### § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 und 5

Mit den nachfolgenden Änderungen wird die Entfernungspauschale zur Entlastung der Fernpendler ab 1. Januar 2021 befristet bis zum 31. Dezember 2026 ab dem 21. Kilometer um 5 Cent auf 0,35 Euro je vollen Entfernungskilometer erhöht.

#### **Zu Buchstabe a**

##### § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 8 – neu –

Steuerpflichtige, die einen langen Arbeitsweg von 21 Kilometern oder mehr zurücklegen müssen, besonders in ländlichen Räumen, können oftmals nicht auf ein ausgebautes Netz des öffentlichen Personenverkehrs zurückgreifen und sind typischerweise auf einen PKW



angewiesen (Fernpendler). Darüber hinaus stehen ihnen regelmäßig andere Alternativen zum PKW mit Verbrennungsmotor in den kommenden Jahren nicht zur Verfügung.

Das Klimaschutzprogramm soll die alternativen Mobilitätsformen stärken und Verhaltensanpassungen erreichen. Deshalb ist die Anhebung der Entfernungspauschale bis zum 31. Dezember 2026 befristet.

Zur Entlastung der Steuerpflichtigen, die einen besonders langen Arbeitsweg haben, wird unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel die Entfernungspauschale daher ab dem 21. km um 5 Cent auf 35 Cent angehoben, um so pauschalierend die sich durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung ergebende Erhöhung der Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte teilweise auszugleichen. Diese Entlastung gilt für einen Übergangszeitraum ab 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026. Des Weiteren erhalten die Pendler wie bisher ab dem ersten Kilometer eine Pauschale von 30 Cent je Entfernungskilometer.

Den Ausgleich in Form einer erhöhten Entfernungspauschale für Fernpendler sieht die Neuregelung des § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 4 Satz 8 - neu - auch im Hinblick auf die für die Lastengleichheit im Einkommensteuerrecht maßgebliche finanzielle Leistungsfähigkeit und dem sich daraus ergebenden Nettoprinzip vor, um die Belastung durch die zusätzlichen Kosten aufgrund der CO<sub>2</sub>-Bepreisung abzufedern. 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß wirtschaftlich erst nach einer längeren Nutzung des bisherigen darstellbar. Insbesondere Fahrzeuge mit elektrifiziertem Antrieb kommen erst jetzt in größerem Umfang auf den Markt; noch später als gebrauchte Fahrzeuge. Die Ladeinfrastruktur entsteht erst.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 9. Dezember 2008 (2 BvL 1/07; 2 BvL 2/07; 2 BvL 1/08; 2 BvL 2/08 - BVerfGE 122, 210 [230 ff.]) grundlegende Anforderungen an gesetzliche Maßnahmen bei der Entfernungspauschale formuliert. Der allgemeine Gleichheitssatz (Artikel 3 Absatz 1 GG) gilt auch für ungleiche Begünstigungen und gebietet dem Gesetzgeber, wesentlich Gleiches gleich und wesentlich Ungleiches ungleich zu behandeln. Im Bereich des Steuerrechts hat der Gesetzgeber bei der Auswahl des Steuergegenstandes und bei der Bestimmung des Steuersatzes einen weitreichenden Entscheidungsspielraum, der insbesondere durch das Gebot der Ausrichtung der Steuerlast am Prinzip der finanziellen Leistungsfähigkeit und durch das Gebot der Folgerichtigkeit begrenzt wird. Die für die Lastengleichheit im Einkommensteuerrecht maßgebliche finanzielle Leistungsfähigkeit bemisst der einfache Gesetzgeber nach dem objektiven und dem subjektiven Nettoprinzip. Danach unterliegt der Einkommensteuer grundsätzlich nur das Nettoeinkommen, nämlich der Saldo aus den Erwerbseinnahmen einerseits und den (betrieblichen/beruflichen) Erwerbsaufwendungen sowie den (privaten) existenzsichernden Aufwendungen andererseits. Ausnahmen von einer solchen folgerichtigen Umsetzung bedürfen eines besonderen sachlichen Grundes. Als besondere sachliche Gründe für Ausnahmen von einer folgerichtigen Umsetzung und Konkretisierung steuergesetzlicher Belastungsentscheidungen hat das Bundesverfassungsgericht vor allem außerfiskalische, von erkennbaren gesetzgeberischen Entscheidungen getragene Förderungs- und Lenkungszwecke aus Gründen des Gemeinwohls sowie Typisierungs- und Vereinfachungserfordernisse anerkannt.

Die Neuregelung ist anhand dieser Anforderungen ausgestaltet. Die höhere Entfernungspauschale ab dem 21. km zielt gerade nicht auf eine Einnahmenerzielung, sondern dient zum einen dem auf dem Gemeinwohl beruhenden sozialpolitischen Förderungszweck, die Steuerpflichtigen mit besonders langen Arbeitswegen zu entlasten, da sie am stärksten durch die sich aus der mit dem Klimaschutzprogramm beschlossenen CO<sub>2</sub>-Bepreisung ergebenden Erhöhung der Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte betroffen sind, solange für sie typischerweise andere Alternativen zum PKW

mit Verbrennungsmotor nicht zur Verfügung stehen. Zum anderen wird ein verkehrs- und umweltpolitischer Lenkungszweck verfolgt, da Steuerpflichtige, die bisher einen PKW mit Verbrennungsmotor nutzen, einen Anreiz erhalten, auf andere Verkehrsmittel, wie z. B. die Bahn, umzusteigen, wenn und soweit diese zur Verfügung stehen. Dem steht auch nicht die grundsätzliche Annahme entgegen, dass - da Aufwendungen für die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte nicht ausschließlich beruflich, sondern auch privat mitveranlasst sind - die berufliche (Mit-)Veranlassung umso stärker zurücktritt, je länger der Arbeitsweg ist (vgl. BVerfGE 122, 210, [238 f.]). Denn mit der Neuregelung soll gerade ein sozialpolitischer Förderungszweck und ein umweltpolitischer Lenkungszweck für die besonders von höheren PKW-Kosten betroffenen Fernpendler verfolgt werden, für die ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel typischerweise gerade nicht möglich ist.

Die Grenze für die Erhöhung wird typisierend auf mehr als 20 Entfernungskilometer festgelegt. Fernpendler, die einen Arbeitsweg von mehr als 20 km haben, liegen generell allein aufgrund ihrer Fahrkosten regelmäßig über dem Arbeitnehmer-Pauschbetrag von 1 000 Euro. Gleichzeitig können die über den Arbeitnehmer-Pauschbetrag an sich auch abzugeltenden sonstigen Werbungskosten infolge der vollständigen Abschöpfung des Pauschbetrags durch die Entfernungspauschale nicht mehr angemessen abgegolten werden. Ihnen kommt daher die erhöhte Entfernungspauschale von 0,35 Euro in der Regel in voller Höhe tatsächlich zu Gute. Bei der Festlegung dieser Grenze wurde außerdem berücksichtigt, dass nach Auffassung des Bundesfinanzhofs ein Zeitaufwand „im Bereich von einer Stunde“ pro Strecke für ein arbeitstägliches Aufsuchen der Arbeitsstätte zumutbar sei (BFH-Urteil vom 16. November 2017, VI R 31/16, BStBl II 2018 S. 404). Unter Zugrundelegung dieses Zeitrahmens wurde betrachtet, welche Strecke typischerweise innerhalb dieses Zeitraumes zurückgelegt werden kann, ohne einen PKW oder öffentliche Verkehrsmittel benutzen zu müssen. Betrachtet man also Verkehrsmittel die kein Kraftfahrzeug sind, wie z. B. das Fahrrad oder ein E-Bike, so können mit diesen Verkehrsmitteln regelmäßig nicht mehr als 20 Entfernungskilometer innerhalb von einer Stunde zurückgelegt werden.

Die typisierend festgelegte Entfernung von 21 oder mehr Kilometern entlastet somit in der vorgesehenen Übergangszeit die Steuerpflichtigen, die mangels eines öffentlichen Personenverkehrsnetzes typischerweise auf die Nutzung eines PKW mit Verbrennungsmotor angewiesen und infolge dessen von der Erhöhung der Aufwendungen für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung im Besonderen betroffen sind. Zum anderen wird durch diese Typisierung zusammen mit den im Klimaschutzprogramm enthaltenen Fördermaßnahmen für den Schienenpersonenverkehr wie z. B. die Absenkung des Umsatzsteuersatzes auf Bahnfahrten, aber auch für Steuerpflichtige, die einen PKW mit Verbrennungsmotor nutzen, obwohl andere Verkehrsmittel, wie z. B. die Bahn zur Verfügung stehen, weiterhin einen Anreiz zum Umstieg auf diese Verkehrsmittel gesetzt.

Die mit dieser Änderung zeitlich befristete Anhebung der Entfernungspauschale ab dem 21. Entfernungskilometer berührt nicht die Frage zu den Anforderungen an eine folgerichtige Abgrenzung von Erwerbsaufwendungen im Einkommensteuerrecht, über die das BVerfG am 9. Dezember 2008 entschieden und die damalige Regelung einer Gewährung der Entfernungspauschale für erhöhte Aufwendungen ab dem 21. km für verfassungswidrig erklärt hat (2 BvL 1/07; 2 BvL 2/07; 2 BvL 1/08; 2 BvL 2/08 - BVerfGE 122, 210). Anders als bei dem mit dieser Änderung vorliegenden Vorschlag sollten nach der damaligen gesetzlichen Regelung die Kosten für die ersten 20 km gar nicht abgezogen werden dürfen.

## **Zu Buchstabe b**

### § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummer 5 Satz 9 – neu –

Auch für diejenigen Steuerpflichtigen, die so weit entfernt von ihrer ersten Tätigkeitsstätte wohnen, dass sie nicht arbeitstäglich zwischen ihrer Wohnung und dieser Arbeitsstätte pen-

deln können, sondern einen beruflich veranlassten doppelten Haushalt führen, wird die Entfernungspauschale für eine Familienheimfahrt wöchentlich ab dem 21. Entfernungskilometer um 5 Cent auf 35 Cent angehoben. Des Weiteren erhalten die Steuerpflichtigen wie bisher ab dem ersten Kilometer eine Pauschale von 30 Cent je Entfernungskilometer.

Hierdurch wird auch bei dieser Gruppe der Steuerpflichtigen typisierend und pauschalierend, soweit sie auf die Nutzung eines PKW mit Verbrennungsmotor angewiesen sind, die sich durch die CO<sub>2</sub>-Bepreisung ergebende Erhöhung der Aufwendungen für die notwendigen Fahrten zwischen Hauptwohnung und Zweitwohnung am Ort der ersten Tätigkeitsstätte ausgeglichen. Darüber hinaus wird zusammen mit den im Klimaschutzprogramm enthaltenen Fördermaßnahmen für den Schienenpersonenverkehr wie z. B. die Absenkung des Umsatzsteuersatzes auf Bahnfahrten, aber auch für Steuerpflichtige, die einen PKW mit Verbrennungsmotor nutzen, obwohl andere Verkehrsmittel, wie z. B. die Bahn zur Verfügung stehen, weiterhin einen Anreiz zum Umstieg auf diese Verkehrsmittel gesetzt. Diese Entlastung gilt ebenfalls für einen Übergangszeitraum ab 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026.

#### **Zu Nummer 4**

##### Abschnitt XIII – Mobilitätsprämie (§§ 101 bis 109) – neu –

Mit den nachfolgenden Änderungen 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. Hierdurch werden auch diejenigen Bürgerinnen und Bürger entlastet, bei denen ein höherer Werbungskostenabzug infolge der erhöhten Entfernungspauschalen zu keiner entsprechenden steuerlichen Entlastung führt.

##### § 101 Bemessungsgrundlage und Höhe der Mobilitätsprämie

Neben der Berücksichtigung der erhöhten Entfernungspauschalen im Rahmen des Werbungskosten- oder Betriebsausgabenabzugs können Steuerpflichtige eine Mobilitätsprämie wählen. Diese Mobilitätsprämie wird für die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte oder Betriebsstätte sowie für eine Familienheimfahrt wöchentlich im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung gewährt. Ein Anspruch besteht nur, soweit das zu versteuernde Einkommen, welches sich unter Berücksichtigung der erhöhten Entfernungspauschalen ergibt, unterhalb des Grundfreibetrags im Sinne des § 32a EStG liegt. Bei Ehegatten, die nach §§ 26, 26b EStG zusammen zur Einkommensteuer veranlagt werden, sind das gemeinsame zu versteuernde Einkommen und der doppelte Grundfreibetrag maßgebend. Die individuelle Antragsberechtigung der Mobilitätsprämie bleibt davon unberührt. Hierdurch wird eine doppelte Begünstigung durch die erhöhte Entfernungspauschale und die Gewährung der Mobilitätsprämie vermieden.

Bemessungsgrundlage für die Mobilitätsprämie sind grundsätzlich die erhöhten Entfernungspauschalen von 35 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer. Bei Arbeitnehmern gilt dies infolge des Arbeitnehmer-Pauschbetrags nach § 9a Satz 1 Nummer 1 Buchstabe a EStG nur, soweit durch die erhöhten Entfernungspauschalen von 35 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer zusammen mit den übrigen Werbungskosten, die im Zusammenhang mit den Einnahmen aus nichtselbständiger Arbeit stehen, dieser Pauschbetrag überschritten wird.

Die Mobilitätsprämie beträgt 14 Prozent dieser Bemessungsgrundlage. 14 Prozent entspricht dem Eingangssteuersatz im Einkommensteuertarif. Damit werden die Steuerpflichtigen, deren zu versteuerndes Einkommen unterhalb des Eingangssteuersatzes liegt, ebenfalls entlastet. Dies gilt bei Arbeitnehmern aber nur, wenn sich die Entfernungspauschalen wegen Überschreiten des Arbeitnehmer-Pauschbetrags auch ausgewirkt hätten.

### **Beispiel 1**

Arbeitnehmer A fährt an 150 Tagen zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte. Die einfache Entfernung beträgt 40 Kilometer. Seine übrigen Werbungskosten betragen 500 Euro. Sein zu versteuerndes Einkommen beträgt 7 000 Euro.

Die Entfernungspauschale für die ersten 20 Entfernungskilometer beträgt 900 Euro (150 Tage x 20 km x 0,30 Euro).

Die erhöhte Entfernungspauschale (ab dem 21. km), die der Arbeitnehmer beanspruchen könnte, beträgt 1 050 Euro (150 Tage x 20 km x 0,35 Euro).

Die Werbungskosten insgesamt betragen 500 Euro + 900 + 1 050 Euro = 2 450 Euro.

Der Arbeitnehmer-Pauschbetrag von 1 000 Euro wird somit um 1 450 Euro überschritten. Davon entfallen auf die erhöhte Entfernungspauschale (ab dem 21. km) beträgt 1 050 Euro. Das zu steuernde Einkommen in Höhe von 7 000 Euro unterschreitet den Grundfreibetrag in Höhe von 9 408 Euro (Einkommensteuertarif für das Jahr 2020) um 2 408 Euro. Die erhöhte Entfernungspauschale in Höhe von 1 050 Euro liegt innerhalb des Betrages, um den das zu steuernde Einkommen den Grundfreibetrag unterschreitet und hat insoweit zu keiner steuerlichen Entlastung geführt. Bemessungsgrundlage für die Mobilitätsprämie ist somit 1 050 Euro. Die Mobilitätsprämie beträgt 147 Euro (1 050 Euro x 14 Prozent).

### **Abwandlung 1**

Die sonstigen Werbungskosten betragen 0 Euro. Das zu steuernde Einkommen beträgt 8 408 Euro.

Die Entfernungspauschale für die ersten 20 Entfernungskilometer beträgt 900 Euro (150 Tage x 20 km x 0,30 Euro).

Die erhöhte Entfernungspauschale (ab dem 21. km), die der Arbeitnehmer beanspruchen könnte, beträgt 1 050 Euro (150 Tage x 20 km x 0,35 Euro).

Die Werbungskosten insgesamt betragen 1 050 Euro + 900 Euro = 1 950 Euro.

Der Arbeitnehmer-Pauschbetrag von 1 000 Euro wird um 950 Euro überschritten. Davon entfallen auf die erhöhte Entfernungspauschale (ab dem 21. km) 950 Euro. Das zu steuernde Einkommen in Höhe von 8 408 Euro unterschreitet den Grundfreibetrag in Höhe von 9 408 Euro (Einkommensteuertarif für das Jahr 2020) um 1 000 Euro. Die erhöhte Entfernungspauschale in Höhe von 950 Euro liegt innerhalb des Betrages, um den das zu steuernde Einkommen den Grundfreibetrag unterschreitet und hat insoweit zu keiner steuerlichen Entlastung geführt.

Bemessungsgrundlage für die Mobilitätsprämie sind somit 950 Euro. Die Mobilitätsprämie beträgt in diesem Beispiel 133 Euro (950 Euro x 14 Prozent).

### **Abwandlung 2**

Die sonstigen Werbungskosten betragen 0 Euro. Das zu steuernde Einkommen beträgt 9 000 Euro.

Die Entfernungspauschale für die ersten 20 Entfernungskilometer beträgt 900 Euro (150 Tage x 20 km x 0,30 Euro).

Die erhöhte Entfernungspauschale (ab dem 21. km), die der Arbeitnehmer beanspruchen könnte, beträgt 1 050 Euro (150 Tage x 20 km x 0,35 Euro).

Die Werbungskosten insgesamt betragen 1 050 Euro + 900 Euro = 1 950 Euro. Der Arbeitnehmer-Pauschbetrag von 1 000 Euro wird um 950 Euro überschritten. Davon entfallen auf die erhöhte Entfernungspauschale (ab dem 21. km) 950 Euro. Das zu versteuernde Einkommen in Höhe von 9 000 Euro unterschreitet den Grundfreibetrag in Höhe von 9 408 Euro (Einkommensteuertarif für das Jahr 2020) um 408 Euro. Die erhöhte Entfernungspauschale in Höhe von 950 Euro liegt somit in Höhe von 408 Euro innerhalb des Betrages, um den das zu versteuernde Einkommen den Grundfreibetrag unterschreitet und hat in Höhe dieses Betrages zu keiner steuerlichen Entlastung geführt. 542 Euro (950 Euro – 408 Euro) haben sich hingegen über den Werbungskostenabzug ausgewirkt.

Bemessungsgrundlage für die Mobilitätsprämie sind somit 408 Euro. Die Mobilitätsprämie beträgt in diesem Beispiel 57 Euro (408 Euro x 14 Prozent).

#### § 102 Anspruchsberechtigung

Anspruchsberechtigt sind unbeschränkt oder beschränkt Steuerpflichtige.

#### § 103 Entstehung der Mobilitätsprämie

Die Mobilitätsprämie entsteht mit Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Anspruchsberechtigte die erste Tätigkeitsstätte aufsucht oder Familienheimfahrten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung durchgeführt hat.

#### § 104 Antrag auf die Mobilitätsprämie

Die Mobilitätsprämie wird auf Antrag gewährt. Der Anspruchsberechtigte hat den Antrag bis zum Ablauf des vierten Kalenderjahres, das auf das Bezugsjahr folgt, nach amtlich vorgeschriebenem Vordruck bei dem für die Besteuerung des Anspruchsberechtigten nach dem Einkommen zuständigen Finanzamt zu stellen. Der Antrag sollte in der Regel zusammen mit der Einkommensteuererklärung gestellt werden. Im Antrag sind insbesondere die Einnahmen und Werbungskosten oder die Betriebsausgaben für die Fahrten zwischen Wohnung und Betriebsstätte zu erklären.

#### § 105 Festsetzung und Auszahlung der Mobilitätsprämie

Die Mobilitätsprämie ist nach Ablauf des Kalenderjahres in einem Prämienbescheid festzusetzen und innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Prämienbescheids aus den Einnahmen an Einkommensteuer auszuführen.

#### § 106 Ertragsteuerliche Behandlung der Mobilitätsprämie

Die gewährte Mobilitätsprämie gehört bei den Pendlerinnen und Pendlern nicht zu den steuerpflichtigen Einnahmen im Sinne des Einkommensteuergesetzes.

#### § 107 Anwendung der Abgabenordnung

Die für Steuervergütungen geltenden Vorschriften der Abgabenordnung sind entsprechend anzuwenden.

#### § 108 Verfolgung von Straftaten

Für die Mobilitätsprämie gelten die Strafvorschriften sowie die Bußgeldvorschriften der Abgabenordnung entsprechend.

#### § 109 Verordnungsermächtigung

Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Verfahren bei der Festsetzung und der Auszahlung der Mobilitätsprämie näher zu regeln.

### **Zu Artikel 3 (Änderung des Umsatzsteuergesetzes)**

#### § 12 Absatz 2 Nummer 10

Mit der Gesetzesänderung wird der Umsatzsteuersatz für die Beförderung von Personen im inländischen Schienenbahnfernverkehr ermäßigt. Dies dient der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung und ermöglicht den betroffenen Unternehmen über Preissenkungen oder in anderer Weise, die Attraktivität des öffentlichen Personenfernverkehrs zu erhöhen.

Nach § 12 Absatz 2 Nummer 10 UStG werden bislang unter anderem die Umsätze im schienengebundenen Personennahverkehr ermäßigt besteuert. Voraussetzung für die ermäßigte Besteuerung ist, dass die Beförderungsleistung innerhalb einer Gemeinde ausgeführt wird oder die Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt. Die Begünstigung soll nun auf den schienengebundenen Personenfernverkehr im Inland erweitert werden, ohne dass es auf die Beförderungsstrecke ankommt.

Nach den verbindlichen Vorgaben der Richtlinie 2006/112/EG des Rates über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem (Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie - MwStSystRL) können die Mitgliedstaaten einen ermäßigten Steuersatz auf die Beförderung von Personen und des mitgeführten Gepäcks anwenden (Artikel 98 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang III Nummer 5 der MwStSystRL).

Nach der Rechtsprechung des EuGH können die Mitgliedstaaten eine Steuerermäßigung auch selektiv – d. h. nicht auf alle denkbaren Formen der Beförderung – anwenden. Hierbei müssen die Mitgliedstaaten jedoch den Grundsatz der steuerlichen Neutralität beachten (EuGH, Urteil vom 9. März 2017, Oxycure Belgium, C 573/15, EU:C:2017:189, Rn. 28 und die dort angeführte Rechtsprechung).

Der Grundsatz der Neutralität lässt es nicht zu, gleichartige Dienstleistungen, die miteinander in Wettbewerb stehen, hinsichtlich der Mehrwertsteuer unterschiedlich zu behandeln (EuGH, Urteil vom 11. September 2014, K, C 219/13, EU:C:2014:2207, Rn. 24, und vom 9. März 2017, Oxycure Belgium, C 573/15, EU:C:2017:189, Rn. 30).

Bei der Beantwortung der Frage, ob Gegenstände oder Dienstleistungen gleichartig sind, ist in erster Linie auf die Sicht des Durchschnittsverbrauchers abzustellen. Dienstleistungen sind gleichartig, wenn sie ähnliche Eigenschaften haben und beim Verbraucher nach einem Kriterium der Vergleichbarkeit in der Verwendung denselben Bedürfnissen dienen und wenn die bestehenden Unterschiede die Entscheidung des Durchschnittsverbrauchers zwischen diesen Gegenständen oder Dienstleistungen nicht erheblich beeinflussen (EuGH, Urteile vom 11. September 2014, K, C 219/13, EU:C:2014:2207, Rn. 25, und vom 9. November 2017, AZ, C 499/16, EU:C:2017:846, Rn. 31).

Die isolierte Begünstigung des Schienenbahnfernverkehrs stellt demgemäß keinen Verstoß gegen den Grundsatz der Neutralität der Mehrwertsteuer dar, weil eine Beförderung im Schienenbahnfernverkehr und eine Beförderung mittels anderer Verkehrsträger nach der maßgeblichen Sichtweise eines Durchschnittsverbrauchers nicht gleichartig sind. So sichert der Schienenbahnfernverkehr aufgrund des Streckennetzes wie kein anderer Verkehrsträger die Mobilität und Flexibilität der Bürger.

### **Zu Artikel 4 (Änderung der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung)**

Als Folge der Änderung zu Artikel 3 (ermäßigter Steuersatz für Personenbeförderungen auch im Schienenbahnfernverkehr über 50 Kilometer) sind die Vereinfachungsregelungen

in der Umsatzsteuer-Durchführungsverordnung anzupassen, soweit sie sich auf diese Beförderungsleistungen beziehen.

### **Zu Nummer 1**

#### § 34 Absatz 1 Satz 2 – aufgehoben –

Die Angabe der Tarifentfernung auf Fahrausweisen der Eisenbahnen ist zukünftig nicht mehr notwendig. Sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr ist zukünftig immer der ermäßigte Steuersatz anzuwenden, daher ist in beiden Fällen bereits § 34 Absatz 1 Nummer 4 UStDV erfüllt.

### **Zu Nummer 2**

#### § 35 Absatz 2 Satz 2

In § 35 UStDV werden Vereinfachungsregelungen für die Vorsteuerberechnung normiert, u. a. bei Fahrausweisen. Diese werden an die Änderungen in § 12 Absatz 2 Nummer 10 UStG angepasst.

### **Zu Artikel 5 (Änderung des Grundsteuergesetzes)**

#### § 25 Absatz 4 Satz 1 und Absatz 5 – neu –

Der Ausbau erneuerbarer Energien kann auf unterschiedliche Art und Weise erfolgen. Im Bereich der Energieerzeugung aus Windkraft ist es einerseits unabdingbar, dass geeignete Standortflächen zur Verfügung stehen oder in ausreichendem Umfang mobilisiert werden. Andererseits ist erforderlich, dass den örtlichen Gemeinden für die damit einhergehenden Lasten ein Interessensausgleich gewährt wird. Zugleich ist darauf zu achten, dass die gesellschaftliche Akzeptanz insgesamt gewahrt bleibt.

Die Grundsteuer kann für einen örtlichen Interessensausgleich ein zielführendes Instrument sein, wenn den Gemeinden - wie bei der Grundsteuer C - ein Optionsrecht für einen erhöhten Hebesatz eingeräumt wird. Die Einführung dieses Instruments erfolgt unbeschadet einer noch zu treffenden spezialgesetzlichen Regelung, welche für Windenergieanlagen Mindestabstände von signifikanter Wohnbebauung zur Erhöhung der Akzeptanz festlegt. Diese ist in Nummer 3.4.1.2. des am 9. Oktober 2019 beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 vorgesehen. Beide Maßnahmen stehen in einem engen sachlichen Zusammenhang.

Die Vorschrift schafft nach Satz 1 abweichend von Absatz 4 in Gebieten für Windenergieanlagen die rechtliche Möglichkeit zur Festsetzung gesonderter Hebesätze für diese besondere Grundstücksgruppe. Der Begriff des Gebiets ist nicht technisch im Sinne der Baunutzungsverordnung zu verstehen. Er erfasst Windenergieanlagen sowohl im Außen- als auch im Innenbereich. Satz 2 regelt in Übereinstimmung mit dem bewertungsrechtlichen Stichtag und dem Zeitpunkt der Grundsteuerentstehung, dass die genaue Bezeichnung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen und des Grundvermögens im jeweiligen Gebiet für Windenergieanlagen von der Gemeinde im Hinblick auf die Heranziehung mit einem besonderen Hebesatz hinreichend zu bestimmen und im Wege einer Allgemeinverfügung öffentlich bekannt zu geben sind. Durch die Regelung des Satzes 3 wird bereits dem Grunde nach eine rechtliche Überprüfung zur Heranziehung der betroffenen Flächen gewährleistet. Satz 4 regelt ergänzend, dass im Falle der gesonderten Festsetzung eines Hebesatzes für die besondere Grundstücksgruppe „Gebiet für Windenergieanlagen“ dieser nur innerhalb des Gemeindegebiets und nur einheitlich zur Anwendung kommen darf. Satz 5 bestimmt, dass der Hebesatz entsprechend dem Gesetzeszweck höher sein muss als der Hebesatz nach Absatz 4. Unterschiedliche Hebesätze für innerhalb eines Gemeindegebiets gelegene Gebiete für Windenergieanlagen sind damit ausgeschlossen. Da im Bereich des land- und

forstwirtschaftlichen Vermögens die wirtschaftliche Einheit stets ein ganzer Betrieb ist, regelt Satz 6, dass die Gemeinden den Finanzbehörden zwecks Ausweisung des anteiligen Steuermessbetrags die im Wege der Allgemeinverfügung bestimmten Flurstücke mitteilen. Aus diesen Gründen muss als Rechtsgrundlage § 29 Absatz 3 des Bewertungsgesetzes für anwendbar erklärt werden.

## **Zu Artikel 6 (Änderung des Gesetzes zur Änderung des Grundsteuergesetzes zur Mobilisierung von baureifen Grundstücken für die Bebauung)**

### Artikel 1 Nummer 1 – § 25 Absatz 4 bis 6 GrStG

Durch Artikel 6 dieses Gesetzes wird vor Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des Grundsteuergesetzes zur Mobilisierung von baureifen Grundstücken für die Bebauung ein Absatz 5 in § 25 GrStG eingefügt und die Möglichkeit geschaffen, besondere Hebesätze in Gebieten für Windenergieanlagen zu erheben. Aus diesem Grund ist das Änderungsgesetz zur Änderung des Grundsteuergesetzes zur Mobilisierung von baureifen Grundstücken für die Bebauung entsprechend anzupassen. Zudem wird Absatz 5 an die neue Rechtslage nach Grundsteuerreform und insbesondere an die neue Zuordnung der Standortflächen der Windenergieanlagen zum land- und forstwirtschaftlichen Vermögen angepasst

## **Zu Artikel 7 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**

### § 64b - neu -

Die Länder haben großes Interesse daran gezeigt, 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 und eine entsprechende Änderung des Personenbeförderungsgesetzes gefordert (vgl. VMK-Beschluss zu TOP 4.1, Ziffer 8, vom 6./7. Oktober 2016 und UMK-Beschluss zu TOP 28, 29, 30, 32 und 34, Ziffer 3, vom 2. Dezember 2016).

Der angefügte § 64b PBefG trägt diesem Anliegen Rechnung und lässt ausdrücklich Landesrecht im Bereich des Gelegenheitsverkehrs zu, wenn diese Vorschriften den Betrieb des Verkehrs mit Taxen und Mietwagen in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln. Die Länder können dadurch selbst festlegen, unter welchen Voraussetzungen besondere Emissionsgrenzen für Taxen und Mietwagen als geeignetes Mittel erscheinen, die Luftqualität merklich zu verbessern. Dabei kann es unter Beachtung des geltenden Rechtsrahmens möglich, aber ggfs. zur Wahrung des Gleichbehandlungsgrundsatzes und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen auch erforderlich sein, bei technischen Vorgaben eine Spreizung nach dem Schadstoffausstoß vorzusehen und dies zur Berücksichtigung entstehender wirtschaftlicher Belastungen mit Bestimmungen zu Übergangsfristen oder zum Ausgleich von Mehrkosten zu verbinden.

## **Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)**

### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 bestimmt, dass dieses Gesetz grundsätzlich am 1. Januar 2020 in Kraft tritt.

### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 bestimmt, dass die in diesem Gesetz vorgesehene befristete Anhebung der steuerlichen Entfernungspauschale sowie die befristete Gewährung einer Mobilitätsprämie am 1. Januar 2021 in Kraft treten.







Bundeskanzleramt, 11012 Berlin

Bundesministerium der Finanzen

11016 Berlin

**- ausschließlich per Mail -**

HAUSANSCHRIFT Bundeskanzleramt  
Willy-Brandt-Straße 1, 10557 Berlin

TEL +49 (0) 30 18 400-1308

FAX +49 (0) 30 18 10400-1848

E-MAIL nkr@bk.bund.de

Berlin, 15. Oktober 2019

## **Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht (BMF, NKR-Nr. 5014)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

#### **I. Zusammenfassung**

<b>Bürgerinnen und Bürger</b> Jährlicher Zeitaufwand bis 2026: Jährlicher Zeitaufwand ab 2027: <i>Kosten im Einzelfall:</i>	221.000 Stunden (5,5 Mio. Euro) 81.000 Stunden (2 Mio. Euro) <i>8 Minuten pro Fall (Sanierungsmaßnahmen)</i> <i>45 Minuten pro Fall (Mobilitätsprämie)</i>
<b>Wirtschaft</b> Jährlicher Erfüllungsaufwand: <i>Davon Bürokratiekosten:</i>	1 Mio. Euro 1 Mio. Euro
<b>Verwaltung (Länder)</b> Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand:	4,8 Mio. Euro 10,1 Mio. Euro
<b>‘One in one out’-Regel</b>	Im Sinne der ‚One in one out‘-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ von 1 Mio. Euro dar.

<p><b>Evaluierung</b></p> <p style="text-align: right;"><b>Ziele:</b></p> <p style="text-align: right;"><b>Kriterien/Indikatoren:</b></p> <p style="text-align: right;"><b>Datengrundlage:</b></p>	<p>Die Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung werden drei Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.</p> <p>Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 durch Beschleunigung der energetischen Gebäudesanierung.</p> <p>Fallzahlen und Höhe der von den Finanzämtern gewährten Steuerermäßigungen</p> <p>Daten der Finanzämter</p>
<p><b>Das Ressort hat den Gesetzentwurf mit einer Frist von einem Tag dem Nationalen Normenkontrollrat zur Prüfung vorgelegt, was in keiner Weise den zeitlichen Maßgaben entspricht, die für die Beteiligung innerhalb der Bundesregierung sowie von Ländern, kommunalen Spitzenverbänden, Fachkreisen und Verbänden in der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien vorgesehen sind. Eine angemessene und frühzeitige Beteiligung ist nicht zuletzt mit Blick auf eine umfassende Würdigung der Gesetzesfolgen notwendig. Die Vorgehensweise entspricht bei diesem Vorhaben aus Sicht des NKR nicht den Prinzipien der besseren Rechtsetzung.</b></p> <p>Soweit dem NKR in der Kürze der verfügbaren Zeit eine Prüfung möglich war, erscheint ihm die Darstellung der Gesetzesfolgen nachvollziehbar. Mit dieser Einschränkung erhebt der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.</p>	

## II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben will das Bundesministerium der Finanzen (BMF) zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 durch mehrere Maßnahmen im Steuerrecht beitragen.

### **Steuerliche Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden:**

Für folgende Maßnahmen sollen im Zeitraum 2020-2029 bis zu 20 Prozent der Kosten (maximal 40.000 Euro) über drei Jahre verteilt von der Steuerschuld abziehbar sein:

- Wärmedämmung von Wänden, Dachflächen oder Geschossdecken,
- Erneuerung der Fenster oder Außentüren,
- Erneuerung bzw. Einbau einer Lüftungsanlage,
- Erneuerung einer Heizungsanlage
- Einbau von digitalen Systemen zur energetischen Betriebs- und Verbrauchsoptimierung und
- Optimierung bestehender Heizungsanlagen.

### **Befristete Anhebung der steuerlichen Entfernungspauschale und Einführung einer**

**Mobilitätsprämie:** Für den Zeitraum 2021-2026 soll die Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer um 5 Cent auf 35 Cent angehoben werden. Für Pendlerinnen und Pendler,

die mit ihrem zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrags liegen, wird als Alternative die Möglichkeit geschaffen, eine Mobilitätsprämie in Höhe von 14 Prozent der erhöhten Pauschale in Anspruch zu nehmen.

Darüber hinaus werden mit dem Entwurf folgende Maßnahmen eingeführt:

- **Absenkung des Umsatzsteuersatzes für die Beförderung von Personen im Schienenbahnfernverkehr:** Der Umsatzsteuersatz für Personenschienenbahnfernverkehr wird von 19 auf 7 Prozent gesenkt. Bisher galt der niedrigere Steuersatz nur für Strecken bis 50 Kilometer.
- **Einführung eines gesonderten - erhöhten - Hebesatzes bei der Grundsteuer für Sondergebiete für Windenergieanlagen:** Durch die neu geschaffene Möglichkeit bei der Grundsteuer einen besonderen Hebesatz auf Sondergebiete für Windenergieanlagen festzulegen, sollen die Kommunen eine verstärkte finanzielle Beteiligung am Betrieb von Windrädern erhalten.

## II.1. Erfüllungsaufwand

### Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht **jährlicher Zeitaufwand von insgesamt 207.000 Stunden** bis 2026 und 81.000 Stunden ab dem darauf folgenden Jahr:

- Für die Bürgerinnen und Bürger die eine **Steuerermäßigung für energetische Sanierungsmaßnahmen** in Anspruch nehmen werden, entsteht durch zusätzliche Nachweispflichten bei der Steuererklärung jährlicher Zeitaufwand von bis zu 81.000 Stunden. Das Ressort geht dabei von rund 605.000 Anträgen pro Jahr und einem Zeitaufwand von 8 Minuten pro Fall aus.
- Die Beantragung der **Mobilitätsprämie** führt für etwa 250 000 Personen zu einem jährlichen Zeitaufwand von rund 45 Minuten pro Fall oder insgesamt 187.500 Stunden bis 2026.

### Wirtschaft

Der Wirtschaft entstehen **jährliche Bürokratiekosten von rund 1 Mio. Euro** in Verbindung mit der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung, da die Fachunternehmen eine entsprechende Bescheinigung auszustellen haben. Das Ressort geht dabei von bis zu 242.000 Bescheinigungen pro Jahr und einem Zeitaufwand von 10 Minuten pro Bescheinigung aus.

## Verwaltung (Länder)

Der Steuerverwaltung der Länder entsteht **jährlicher Erfüllungsaufwand von maximal 4,84 Mio. Euro pro Jahr** in Verbindung mit der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung. Da die Aufwendungen über drei Jahre geltend gemacht werden können, steigt die Anzahl der Anträge und damit der Erfüllungsaufwand in den ersten drei Jahren an. Ab dem dritten Jahr wird angenommen, dass nur in der Hälfte der Fälle eine Steuerermäßigung beantragt wird. Das Ressort erwartet deshalb, dass maximal rund 605.000 Anträge pro Jahr bearbeitet werden müssen. Dabei geht das Ressort von einem Zeitaufwand von 10 Minuten pro Fall und Bearbeitung durch den gehobenen Dienst aus.

Der Steuerverwaltung der Länder entsteht zusätzlich **einmaliger Erfüllungsaufwand von 10,1 Mio. Euro**:

- Die **Neuregelung der Entfernungspauschalen und der Mobilitätsprämie** verursacht einen personellen Aufwand von etwa 1,9 Mio. Euro für zusätzliche Risikoprüfungen in Fällen, bei denen sich die Neuregelung steuerlich auswirkt sowie von etwa 8 Mio. Euro für die summarische Bearbeitung von Rechtsbehelfen von Arbeitnehmern.
- Für die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung entsteht **einmaliger IT-Umstellungsaufwand von 205.000 Euro**.

### II.2. ‚One in one out‘-Regel

Im Sinne der ‚One in one out‘-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „In“ von 1 Mio. Euro dar.

### II.3. Evaluierung

Die Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung werden drei Jahre nach Inkrafttreten evaluiert. Im Rahmen der Evaluierung wird überprüft, ob das Vorhaben durch eine Beschleunigung der energetischen Gebäudesanierung zu einer Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen gegenüber 1990 beigetragen hat. Dafür werden die Fallzahlen und die Höhe der von den Finanzämtern gewährten Steuerermäßigungen ausgewertet.

### II.4. Befristung

Die Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung sind befristet für die Zeit vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2029. Die Anhebung der steuerlichen Entfernungspauschale und die Gewährung einer Mobilitätsprämie sind befristet für die Zeit vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2026.

### III. Ergebnis

Das Ressort hat den Gesetzentwurf mit einer Frist von einem Tag dem Nationalen Normenkontrollrat zur Prüfung vorgelegt, was in keiner Weise den zeitlichen Maßgaben entspricht, die für die Beteiligung innerhalb der Bundesregierung sowie von Ländern, kommunalen Spitzenverbänden, Fachkreisen und Verbänden in der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien vorgesehen sind. Eine angemessene und frühzeitige Beteiligung ist nicht zuletzt mit Blick auf eine umfassende Würdigung der Gesetzesfolgen notwendig. Die Vorgehensweise entspricht bei diesem Vorhaben aus Sicht des NKR nicht den Prinzipien der besseren Rechtsetzung.

Soweit dem NKR in der Kürze der verfügbaren Zeit eine Prüfung möglich war, erscheint ihm die Darstellung der Gesetzesfolgen nachvollziehbar. Mit dieser Einschränkung erhebt der Nationale Normenkontrollrat im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.



Dr. Ludewig  
Vorsitzender



Schleyer  
Berichterstatter

