
VDV-Stellungnahme zum Gesetzentwurf zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht (Drucksache 20/12351)

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, sieht den Gesetzentwurf zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht sehr kritisch. Hintergrund ist, dass die Gesetzesinitiative **öffentliche Verkehre** bei der Strom- und Energieteuerreform **nahezu unberücksichtigt** lässt. Folge ist, dass die bestehenden Benachteiligungen öffentlicher Verkehrsunternehmen in Bezug auf sehr hohe Stromkosten bestehen bleiben, die Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe oder auch die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene beeinträchtigt werden.

Auch der **Bundesrat** schlägt in seiner Stellungnahme vor, dass die erfolgte Senkung der Stromsteuer für nur einige wenige Unternehmen unzureichend ist bzw. eine Absenkung einheitlich für *alle* Unternehmen festgeschrieben werden sollte.

Im Einzelnen:

Der Gesetzentwurf dient vorrangig der Modernisierung und dem Bürokratieabbau im Bereich des Strom- und Energiesteuerrechts und soll insbesondere die Elektromobilität und die Speicherung von Strom unterstützen. **Öffentliche Verkehre** sind jedoch von den Neuregelungen zur Stromsteuerentlastung vollständig **ausgeschlossen**. Wir bitten deshalb dringend darum, die vorgesehene Modernisierung und Entbürokratisierung des Stromsteuergesetzes auch für den öffentlichen Verkehr festzuschreiben. Nur so können Busse und Bahnen einen Beitrag beim Klimaschutz leisten und die Verlagerung von Verkehren realisiert werden.

Der Entwurf sieht zusätzlich zu dem bereits beschlossenen „Strompreispaket“, mit einer Entlastung von 20 €/MWh auf den europäischen Mindeststeuersatz von 0,50 € pro MWh für andere Unternehmen, deutliche Entlastungen und Entbürokratisierungen in weiteren Steuerbefreiungs- und Steuerbegünstigungstatbeständen vor. So wurde die Steuerbefreiung der Eigenerzeugung von Strom zum Selbstverbrauch unter den Bedingungen von § 9 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 StromStG u.a. für KWKG-Anlagen ausgeweitet, ebenso wie die Steuerbefreiung von Strom zur Stromerhaltung. Dies führt zu noch weitgehenderen Erleichterungen im Industrie- und Energiesektor. Für **Schienebahnen und E-Busse** sieht der Entwurf **keinerlei Entlastung** oder Entbürokratisierung vor. Dies ist umso weniger nachvollziehbar, als die Einführung des europäischen Mindeststeuersatzes im öffentlichen Verkehr seit langem überfällig ist. Der Stromsteuersatz liegt hier gemäß § 9 Abs. 2 StromStG und § 9c) StromStG immer noch bei 11,42 €/MWh und damit seit 01.01.2024 in Deutschland im europäischen Vergleich für den öffentlichen Verkehr beispiellos an der Spitze. Italien und Zypern etwa sind im europäischen Vergleich mit einem Stromsteuersatz von 4,82 €/MWh bzw. 5,0 €/MWh mit weniger als der Hälfte an 2. Stelle einzuordnen. Demgegenüber erheben 19 Länder einen Stromsteuersatz von max. 1 €/MWh oder befreien den Öffentlichen Verkehr sogar vollständig davon (vgl. EU-Kommission, Taxation and Customs 2024, Taxes in Europe Database v3, Stand 01.01.2024).

Vor dem Hintergrund bitten wir dringend darum, den **Schiene- und E-Busverkehr ebenfalls mit 0,50 €/MWh zu besteuern** (§ 9 Abs. 2 StromStG, Schienebahnen) bzw. i.H.v. **20 €/MWh zu entlasten** (§ 9c Abs. 2 StromStG, Elektrobusse), um diese stromkostenintensiven Verkehre sowohl im **europäischen Kontext** als

auch in Bezug auf **andere stromkostenintensive Branchen des produzierenden Gewerbes nicht weiter zu benachteiligen**.

Eine zusätzliche Benachteiligung für Verkehrsunternehmen beinhaltet der Gesetzesentwurf durch die vollständige Nichtberücksichtigung im Bereich der Neureglung für **Stromspeicher in § 5 Abs. 4 StromStG**. Hier bleiben Zwischenspeicherungen in Stromspeichern durch Versorger durch die fiktive Annahme als Teile des Versorgungsnetzes umfangreich begünstigt, ebenso, wie Strom anteilig steuerfrei bleibt, soweit er ohne Zwischenspeicherung steuerfrei wäre.

Für die stromkostenintensiven Verkehrsunternehmen ist die Zwischenspeicherung von Strom jedoch in keinem Fall steuerfrei. Wollen sie Strom zwischenspeichern, um energieeffizienter zu werden und Stromkosten einzusparen, sind sie nicht von der Entlastungsregel des § 5 Abs.4 Satz 3 StromStG umfasst, da diese Norm die Doppelbesteuerung nur vermeidet, wenn vorher eine **Vollversteuerung** in Höhe von 20,50 €/MWh erfolgte (§ 3 StromStG). Wurden für den Strom 11,42 €/MWh bezahlt, wie dies **in § 9 Abs. 2 StromStG für Schienenbahnen oder § 9c StromStG für Elektrobusse** festgelegt ist, ist die Zwischenspeicherung von Strom für sie nach der neuen Norm nicht möglich. Die öffentlichen Verkehre unterliegen damit nach wie vor der **Doppelbesteuerung bei der Zwischenspeicherung**.

Die Zwischenspeicherung von Strom ist für die Verkehrsunternehmen ebenfalls nicht steuerfrei, wenn Schienenbahnen, die durch den Bremsvorgang Strom gewinnen können (**Rekuperation**), diesen Strom **aus Energieeffizienzgründen** vor dem Eigenverbrauch **zwischenspeichern** möchten, was energetisch überaus sinnvoll ist. Dieser, von den Schienenfahrzeugen selbst erzeugte Strom, ist grundsätzlich stets steuer- und abgabenfrei, darf jedoch nicht zwischengespeichert werden, weil er dann plötzlich steuerpflichtig wird. Damit wird er massiv benachteiligt, indem er als einziger steuerbefreiter Strom von der steuerfreien Zwischenspeicherung ausgenommen wird. Um die Benachteiligung der öffentlichen Verkehre an dieser Stelle aufzuheben, schlagen wir die **Anpassung des § 5 Abs. 4 StromStG** vor, der wie folgt lauten könnte:

*„Soweit Strom ohne Zwischenspeicherung nach § 9 Absatz 1 Nummer 1, 3, 4, **5** oder Nummer 6 steuerfrei wäre, bleibt dieser nach Rückumwandlung in dem Verhältnis zu der insgesamt im Veranlagungsjahr zur Zwischenspeicherung entnommenen Strommenge steuerfrei. Soweit Stromspeicher nicht als Teile des Versorgungsnetzes gelten und soweit Strom, der in einer Kundenanlage zur Zwischenspeicherung entnommen wird, nach § 3, **§ 9 Abs. 2 oder 9c**) zu versteuern ist, unterliegt dieser nach Rückumwandlung und Entnahme in dieser Kundenanlage in dem Verhältnis zu der insgesamt im Veranlagungsjahr zur Zwischenspeicherung entnommenen Strommenge nicht erneut der Versteuerung.“*

Auch im Rahmen der Anhörung zur BMWK-Stromspeicherstrategie hatten wir mitgeteilt, dass wir uns als Branche seit vielen Jahren mit der Frage beschäftigen, wie die stromkostenintensiven Prozesse, insbesondere im Schienenverkehr mit Hilfe von Stromspeichern wirtschaftlicher, effizienter und marktverträglicher gestaltet werden können; insbesondere vor dem Hintergrund der bestehenden Doppelbelastung kostenintensiver Transformations- und Ausbauprozesse bei gleichzeitiger Energieeinsparung. Die Einbindung in die Stromspeicher-Strategie zur Energieeinsparung und Effizienzsteigerung ist deshalb für die Verkehrsunternehmen sehr wichtig. Kurz: Verkehrsunternehmen sollten die steuer- und abgabenfreie Zwischenspeicherung sowohl von netzbezogenem als auch durch Rekuperation gewonnenem Strom ermöglicht werden, um Energie einzusparen und den Stromverbrauch flexibilisieren zu können. Aufgrund der Energieintensität dieser Verkehre würde die **Zwischenspeicherung** im Unternehmen im Übrigen auch zur Netzentlastung und -stabilität beitragen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass nur mit Aufhebung der stromsteuerrechtlichen Benachteiligungen des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu anderen Unternehmen in Deutschland und Europa, die nötigen Transformationsprozesse für einen höheren Klimaschutzbeitrag des Sektors Verkehrs gelingen können. Dazu gehören auch Möglichkeiten der Zwischenspeicherung von netzbezogenem und durch steuerfreie Rekuperation gewonnenem Strom. Wir bitten somit um die Berücksichtigung der öffentlichen Verkehre mit Bussen und Bahnen in der vorliegenden Gesetzesinitiative.