

Referentenentwurf des BMF zum Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht (Fassung 08.04.2024/14:07)

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. dankt für die Möglichkeit einer Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesfinanzministerium zum Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht (Fassung 08.04.2024/14:07) und nimmt wie folgt Stellung:

Der vorgelegte Referentenentwurf aus dem BMF macht Vorschläge zur Modernisierung und dem Bürokratieabbau im Bereich des Strom- und Energiesteuerrechts. Insbesondere im Bereich der Elektromobilität und der Speicherung von Strom bildet das Stromsteuerrecht aktuelle Entwicklungen nicht mehr ab. Auch der Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und neue dezentrale Versorgungskonzepte machen Anpassungen im Strom- und Energiesteuerrecht erforderlich. Zudem haben Änderungen zum Beispiel im EU-Beihilferecht dazu geführt, dass das Strom- und Energiesteuerrecht im aktuellen Wortlaut in Teilen nicht mehr anwendbar ist und daher im Sinne einer rechtsklaren Lösung der Anpassung an EU-rechtliche Vorgaben bedarf.

Neben den vor allem für die Energiebranche wichtigen Anpassungen im Strom- und Energiesteuerrecht (Stichwort Gleichbehandlung im Energierecht und Steuerrecht), schlägt der Entwurf auch einige Verbesserungen in Bereichen vor, die für Verbraucher direkt relevant sind: konkret betrifft dies die steuerliche Behandlung von Ladestrom an (öffentlichen) Ladesäulen. An sich einfache Vorgänge wie das Laden über verschiedene Ladestromanbieter an einer Ladesäule führen heute noch stellenweise zu einer hohen Komplexität in der steuerlichen Behandlung, ohne dass dies im Ergebnis Auswirkungen auf die tatsächliche Entstehung oder die Höhe der Steuer hätte. Die mit dem neu hinzukommenden §5a StromStG vorgeschlagenen Vereinfachungen („Letztverbraucherfiktion“) können hier zu verminderten Prozesskosten führen, die wiederum allen Nutzern von Ladesäulen zugutekommen. Dies begrüßt der ADAC generell.

Ferner sieht der Entwurf Verbesserungen bei der steuerrechtlichen Eingruppierung von mobilen elektrischen Speichern vor. Positiv hervorzuheben ist, dass zum einen klare Vorgaben geschaffen werden, die verhindern, dass Nutzer von E-Fahrzeugen im Rahmen des bidirektionalen Ladens zum Versorger und Steuerschuldner werden, wenn sie Strom an einen Ladepunkt abgeben (§5a Abs. 1). Positiv ist auch, dass eigenerzeugter Strom aus der eigenen PV-Anlage für das Laden eines E-Autos steuerbefreit ist (gemäß §5a Absatz 2 Satz 1 in Verbindung mit §9 Abs. 1 Nr. 3a §5a Abs. 3). Damit werden sich zukünftig Anwendungsfälle wie Vehicle-to-Home, also die Rückspeisung von Strom aus dem Auto ins Heimenergienetz, einfacher und kostengünstiger darstellen. Gerade im Hinblick auf den Hochlauf des bidirektionalen Ladens sieht der ADAC in dieser Änderung eine Chance, Flexibilitätspotentiale der Elektromobilität zu heben.

Aus genau diesem Grund kritisiert der ADAC deshalb auch, dass der vorgeschlagene §5a nicht weit genug geht und Vehicle-to-Grid-Anwendungsfälle, also die Rückspeisung ins öffentliche Netz, nicht hinreichend berücksichtigt. So sieht §5a Absatz 3 vor, dass ins öffentliche Netz zurückgespeister und vorher zwischengespeicherter Strom nicht steuerbefreit ist. Im Referentenentwurf wird dazu im §5 Absatz 4 geregelt, dass Stromspeicher als Teil des Netzes angesehen werden und somit von der Doppelbesteuerung befreit sind. Durch §2 Nummer 9 sind Fahrzeugbatterien hiervon allerdings ausgeschlossen. Dies macht aus Verbrauchersicht keinen Sinn und schmälert unnötig die Erfolgchancen dieser neuen Technologie am Markt. Wichtig wäre vielmehr eine Ergänzung im Referentenentwurf, welche die vollständige Steuerbefreiung des saldierten zwischengespeicherten Stroms bei Fahrzeugbatterien vorsieht. Nur damit wird eine Doppelbesteuerung verhindert.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de