

**Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung
des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes (BT-Drs. 21/1866)**

Stand: 30.10.2025

Anlässlich der anstehenden Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages nehmen wir zu dem o.g. Gesetzentwurf wie folgt Stellung:

I. Anmerkungen zur E-Mobilität, v.a. Versorgerstatus und bidirektionales Laden

Wir begrüßen, dass mit dem vorliegenden Gesetzentwurf ein Teil der stromsteuerrechtlichen Hürden im Zusammenhang mit der Elektromobilität abgebaut werden soll.

Positiv hervorzuheben ist, dass künftig die **aufwendige Prüfung der Kundenanlageneigenschaft der Ladesäulen** zur Nutzung einer Ausnahme vom Versorgerstatus **entfallen** soll, da die Stromentnahme nunmehr an der Ladesäule stattfindet und die stromsteuerrechtliche Be- trachtung an dieser Stelle endet. Die Schwierigkeiten mit dem Nachweis der Versteuerung für Versorger, die sich im hinteren Teil der Leistungskette befinden und vor sich in der Leistungs- kette einen Geschäftspartner ohne Versorgereigenschaft haben, sollen ebenfalls entfallen.

Folgende im Entwurf enthaltene Regelungen sind darüber hinaus ebenfalls als Vereinfachung zu würdigen:

- Der Fahrer eines bidirektionalen Fahrzeuges, der Strom ins Netz der allgemeinen Versorgung abgeben will, wird zukünftig nicht mehr zum stromsteuerlichen Versorger. Damit entfallen für ihn die aufwendigen Pflichten, die damit einhergehen.
- Auch für den Betreiber eines Ladepunktes, der seine Ladesäule um eine PV-Anlage ergänzt und die Ladesäule einem Mobility Service Provider (MSP) zur Nutzung freigibt, gibt es Erleichterungen. Er wird auch dann nicht mehr zum Versorger, wenn der MSP kein Letztverbraucher ist.

Mit Bezug auf das bidirektionale Laden möchten wir unterstreichen, dass diese Technologie u. E. erhebliches Potenzial hat, um den Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen, sofern die geeigneten regulatorischen und abgabenrechtlichen Rahmenbedingungen vorhanden sind. Allerdings **stellt der vorliegende Entwurf nur einen ersten Schritt dar, um die bestehenden Hemmnisse im Stromsteuerrecht zu beseitigen**.

Zunächst ist zu begrüßen, dass für die Anwendungsfälle Vehicle-to-Home und Vehicle-to-Business sachgerechte Lösungen vorgesehen sind. In diesen Anwendungsfällen soll die Stromsteuer nicht entstehen, soweit der bidirektionale zurückgespeiste Strom am Ort der Ladesäule verwendet wird. **Wird jedoch darüber hinaus Strom ins öffentliche Netz gespeist (Vehicle-to-Grid), besteht weiterhin das Problem der doppelten Besteuerung.** Dadurch wird die Flexibilität der bidirektionalen Fahrzeuge in Bezug auf die Ausschöpfung der energiewirtschaftlichen Möglichkeiten zur Nutzung im Stromsystem weiterhin eingeschränkt. So würden neben Erlösmöglichkeiten aus Kundensicht v.a. auch die Potenziale des bidirektionalen Ladens für das Energiesystem ungenutzt bleiben – etwa für die Integration erneuerbarer Energien und die Stabilisierung der Netze. Gerade diese Flexibilitätsdienstleistungen tragen jedoch dazu bei, die volkswirtschaftlichen Kosten des Energiesystems zu senken, weil sie Netzengpässe reduzieren und Netzausbaukosten dämpfen.

Aus unserer Sicht besteht daher im Steuerrecht **weiterer dringender Handlungsbedarf, um das bidirektionale Laden in allen Ausprägungen zu ermöglichen**. Damit sich das bidirektionale Laden erfolgreich im Markt etablieren kann, muss insbesondere gewährleistet sein, dass sowohl die Strom- und die Mehrwertsteuer als auch Netzentgelte, Umlagen und sonstige Abgaben nur einmal, und zwar beim Letztverbrauch, anfallen. Konkrete Vorschläge, wie

die **Abschaffung von Doppelbelastungen** umgesetzt werden kann, hat unter anderem der Beirat der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur unterbreitet.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Entfristung der Stromsteuerentlastung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes nach § 9b StromStG ist zu begrüßen. Darüber hinaus sind aus Sicht der Automobilindustrie jedoch **weitergehende Maßnahmen im Bereich der Strom- und Energiesteuer dringend erforderlich, um den Hochlauf klimaneutraler Antriebe nachhaltig zu unterstützen** und den Elektromobilitätsstandort Deutschland zu stärken. Insbesondere gilt es, durch die Umsetzung der im Koalitionsvertrag vorgesehenen und auch vom Bundesrat geforderten **allgemeinen Senkung der Stromsteuer** auf den europäischen Mindeststeuersatz einen Beitrag **zur Reduzierung der Ladestrompreise** zu leisten.

Der geplante Bundeszuschuss zu den Netzentgelten ist ein wichtiger erster Schritt zur Entlastung der Strompreise, reicht aber allein nicht aus, um das öffentliche Laden in der Breite attraktiv zu machen. Netzentgelt-Entlastung und Stromsteuer-Absenkung zusammen würden eine deutliche Entlastung der Verbraucher darstellen und somit einen wirksamen Anreiz zu gunsten des elektrischen Fahrens.

In gleichem Maße sollte auch der **Hochlauf von erneuerbaren Kraftstoffen**, wie beispielsweise Wasserstoff, **durch Entlastungen bei der Energiesteuer unterstützt werden (s.u.)**.

Bezüglich der **Aufzeichnungspflichten des § 4 StromStV** gelten aufgrund des GZD-Schreibens vom August 2018 aktuell weitreichende Ausnahmen für Versorger, die eher Industrieunternehmen als echte Versorger sind. Es wäre wichtig, dass im Rahmen des Gesetzentwurfs diese Ausnahmen auch in der Stromsteuerverordnung mit aufgenommen werden, um sicherzustellen, dass die gerade abgeschafften Hürden für die Elektromobilität nicht an anderer Stelle wieder neu entstehen.

An dieser Stelle weisen wir noch einmal darauf hin, dass auch außerhalb des Strom- und Energiesteuerrechts weiterer Handlungsbedarf besteht, um den Hochlauf der E-Mobilität nachhaltig zu unterstützen. Insbesondere muss die im Koalitionsvertrag angekündigte **Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge bis in das Jahr 2035 kurzfristig umgesetzt** werden, weil die derzeitige Regelung bereits zum Jahresende ausläuft und die Verbraucher und Unternehmen insofern dringend Planungssicherheit benötigen. Insofern ist zu begrüßen, dass im Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes eine entsprechende Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge vorgesehen ist. Der Gesetzentwurf sollte nun, wie angekündigt, zügig bis Ende des Jahres beschlossen werden.

II. Anmerkungen zur Besteuerung von Wasserstoff: Zusätzlicher Regelungsbedarf zur Gleichstellung unterschiedlicher Wasserstoff-Antriebstechniken

Wasserstoff ist ein zentraler Baustein für das Gelingen der Energiewende. Fossile Energieträger als Kraftstoff müssen in großem Umfang durch Strom, aber auch Wasserstoff ersetzt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind erhebliche technologische Anstrengungen erforderlich. Für den erfolgreichen Hochlauf der Wasserstoffmobilität ist es erforderlich, dass **beide Wasserstoffantriebe (Wasserstoffbrennstoffzelle und Wasserstoffmotor) steuerlich gleichbehandelt** werden. Dies ist jedoch bislang nicht der Fall und konterkariert damit den Grundsatz der Technologieoffenheit.

Um die nachhaltige Reduktion von CO2-Emissionen insbesondere im Güterverkehr nicht durch eine steuerliche Ungleichbehandlung des Wasserstoffmotors zu gefährden, sind daher jetzt die Regelungen im deutschen Energiesteuergesetz so anzupassen, dass Wasserstoff unabhängig von der Art seiner Verwendung von der Energiesteuer befreit wird und sich die Technologie des Wasserstoffmotors im Markt etablieren kann.

Im Rahmen der mit dem vorgelegten Entwurf geplanten Änderung des Energiesteuergesetzes plädieren wir somit nachdrücklich dafür, eine **einheitliche Besteuerung von Wasserstoff umzusetzen**. Nach derzeitiger Rechtslage ist der Einsatz von Wasserstoff in der Brennstoffzellentechnik steuerbefreit, weil hier nicht von einem Einsatz als Kraftstoff und daher nicht von einem Energieerzeugnis ausgegangen wird. Dagegen unterliegt die Verwendung von Wasserstoff in einem Wasserstoffmotor aufgrund des im Energiesteuergesetz verankerten Ähnlichkeitsprinzips der Energiebesteuerung in Höhe des oberen Heizwertes von Erdgas.

Falls kurzfristig auf europäischer Ebene keine sachgerechte Einigung bzgl. der Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie erzielt wird, halten wir eine Initiative auf nationaler Ebene für dringend erforderlich, um die Markteinführung von Fahrzeugen mit Wasserstoffmotor zu unterstützen.

Die aktuelle EU-Energiesteuerrichtlinie (RL 2003/96/EG) bietet dem nationalen Gesetzgeber hierfür ausreichende Möglichkeiten. Wasserstoff kann nach Art. 15 Abs. 1a RL 2003/96/EG von der Energiesteuer befreit werden, wenn er als Kraftstoff aus erneuerbaren Rohstoffen erzeugt wird. **Unter Anwendung des Art. 15 im deutschen Energiesteuergesetz könnten auch Fahrzeuge mit Wasserstoffmotor steuerbefreit Wasserstoff tanken**. Gleichzeitig würde ein zusätzlicher Anreiz geschaffen werden, Wasserstoff aus erneuerbaren Rohstoffen anzubieten, was der VDA ausdrücklich begrüßt.

Bei der Frage der Besteuerung ist zu berücksichtigen, dass Antriebstechnologien mit Wasserstoff keine Treibhausgase emittieren. Sowohl die Brennstoffzelle als auch der Wasserstoffmotor reduzieren die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Verkehrssektor, weshalb nach der EU-Flottengesetzgebung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie für schwere Nutzfahrzeuge Fahrzeuge mit diesen Technologien bereits als Nullemissionsfahrzeuge gelten.

Vor diesem Hintergrund sprechen wir uns dafür aus, dass Wasserstoff (d.h.: Energieerzeugnisse der Unterposition 2804 10 00 der Kombinierten Nomenklatur) steuerfrei verwendet werden darf, wenn es sich hierbei um

- a. erneuerbaren Kraftstoff nicht biogenen Ursprungs gemäß 37. BImSchV § 2 Abs. 3,
- b. biogenen Wasserstoff gemäß 37. BImSchV § 13 Abs. 1 oder
- c. CO2-armen Wasserstoff, der in Bezug auf die Verringerung von Treibhausgasemissionen einen Mindestschwellenwert von 70% (gem. § 10 Abs. 1 37. BImSchV) erreicht, handelt.

Zudem sollte ein Mischen mit anderen Energieerzeugnissen unmittelbar vor der Verwendung eine Steuerbefreiung für den eingesetzten Anteil an Energieerzeugnissen gemäß der o.g. Buchstaben a bis c nicht ausschließen.

Der Gesetzgeber sollte den hierfür bestehenden Gestaltungsspielraum auf nationaler Ebene nutzen. Ungeachtet dessen sollte eine einheitliche Regelung auf europäischer Ebene das langfristige Ziel sein. Der VDA begrüßt daher ausdrücklich die Bemühungen der Bundesregierung, sich aktiv für eine einheitliche europäische Rechtsgrundlage einzusetzen.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin

Besucheradresse:
Markgrafenstraße 43, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90