

Stellungnahme zum Referentenentwurf für ein Drittes Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes

Der Deutsche Wasserstoff-Verband weist im Rahmen der Verbändeanhörung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) zum *Referentenentwurf für ein Drittes Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes* darauf hin, dass über die vorgeschlagenen Anpassungen hinaus wichtige Änderungen zur Wasserstoff-Besteuerung im Energiegesetz notwendig sind.

Das gilt zum einen für die Stromsteuerbefreiung für die Speicherung, Verflüssigung und Verdichtung von Wasserstoff; zum anderen betrifft dies die ungleiche Besteuerung von Wasserstoff-Verbrennern (H₂-ICE, *Internal Combustion Engine*) und Brennstoffzellen-Fahrzeugen (FCEV, *Fuel Cell Electric Vehicle*).

Stromsteuer in Zusammenhang mit Wasserstoffherstellung und -verarbeitung

§ 9a des Stromsteuergesetzes sieht die Erstattung, Befreiung oder Rückvergütung der Stromsteuer für Unternehmen des produzierenden Gewerbes für verbrauchten Strom vor, der in Zusammenhang mit Elektrolyse angefallen ist. Dies ist grundsätzlich sehr positiv, berücksichtigt allerdings nicht alle Prozesse im Rahmen der Elektrolyse. Zudem ist die Weiterverarbeitung von Wasserstoff, etwa durch Komprimierung oder Verflüssigung, nicht mit berücksichtigt, ebenso wenig wie Prozesse in Zusammenhang von Wasserstoffderivaten und -trägern.

Der DWV plädiert daher dafür, § 9a StromStG Abs. 1 wie folgt zu fassen:

(1) Auf Antrag wird die Steuer für nachweislich versteuerten Strom erlassen, erstattet oder vergütet, den ein Unternehmen des Produzierenden Gewerbes

1. für die Elektrolyse und alle dazugehörigen Nebenprozesse (*balance of plant*)
2. für die Weiterverarbeitung von Wasserstoff durch Verdichtung und/oder Verflüssigung oder Hydrierung
3. für die Aufspaltung, Dehydrierung, Umwandlung und Reformierung von Wasserstoffderivaten und -trägern

(...)

entnommen hat.

Die bisherigen Nummern 2 bis 4 werden zu Nummer 4 bis 6.

Mit der vom DWV vorgeschlagenen Änderung würde ein wichtiges level-playing-field zwischen unterschiedlichen Elektrolysetechnologien geschaffen. Drucklose Elektrolyseure sind nach der bestehenden Regelung mit der "nur" teilweisen Entlastung nach § 9b StromStG im Nachteil gegenüber Elektrolyseuren, die unter Druck den Wasserstoff in der Elektrolyse produzieren und nach § 9a StromStG vollständig entlastet werden.

Darüber hinaus begrüßt der DWV ausdrücklich die zeitliche Entfristung der Stromsteuersenkung nach § 9b Abs. 2 für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes.

Energiesteuer in der Wasserstoffmobilität

Wasserstoff wird im aktuell gültigen Energiesteuergesetz nicht explizit als Energieerzeugnis erfasst (§ 1 Abs. 2 EnergieStG). Nach § 2 Abs. 4 EnergieStG unterliegen die nicht erfassten Energieerzeugnisse, die jedoch als Kraftstoff verwendet werden, dem sogenannten Ähnlichkeitsprinzip und müssten der gleichen Besteuerung, der sie nach ihrem Verwendungszweck und ihrer Art am nächsten kommen, unterliegen.

Das BMF hat in der Dienstvorschrift Energiesteuern N 09 2014 Nr. 29 den Begriff „Kraftstoff“ definiert und festgelegt, dass Wasserstoff, der in einer Brennstoffzelle genutzt wird, nicht im EnergieStG erfasst und damit von der Energiesteuer befreit ist. Dies ist konform mit Art. 15 der EU-Richtlinie 2003/96/EC, wonach die Steuerbefreiung von Wasserstoff für die Nutzung in Brennstoffzellen erlaubt ist. Die Befreiung erfolgt aus dem Grund, dass noch nicht wettbewerbliche Energieträger mit Klimaschutzbeitrag im Verkehr durch eine Befreiung und/oder Abminderung der Steuerlast über einen gewissen Zeitraum fiskalisch begünstigt werden sollen.

Wasserstoff, der zur unmittelbaren Erzeugung in einem Verbrennungsmotor eingesetzt wird, unterliegt jedoch als Kraftstoff der Energiesteuer und wird mit dem gleichen Steuersatz wie Erdgas besteuert. Dieser Steuersatz ist befristet auf umgerechnet 0,55€/kg Wasserstoff reduziert und wird stufenweise bis zum normalen Steuersatz von etwa 1,25€/kg im Jahr 2027 angehoben.¹

Die ungleiche Besteuerung von mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen stellt einerseits den wichtigen Hochlauf der H₂-ICE-Fahrzeuge schlechter. Andererseits führt die fiskalische Differenzierung der beiden Technologien zu einem erheblichen administrativen, finanziellen und technischen Mehraufwand an den Betankungsanlagen. Diese Problematik verhindert damit die im Schwerlastgüter-Straßenverkehr notwendigen schnellen und unbürokratische Markteinführung von Wasserstoff-Lkw.

Der DWV schlägt deshalb vor, die ungleiche Besteuerung von Wasserstoff in Brennstoffzellen-Fahrzeugen und in H₂-Verbrennerfahrzeugen gleichzustellen und den Hochlauf der Wasserstoff-Mobilität im notwendigen Umfang zu unterstützen.

Wasserstoff soll demnach – unabhängig vom Einsatz in der Brennstoffzelle oder im H₂-

¹ Nationaler Wasserstoffrat: „[Nationaler Wasserstoffrat empfiehlt einheitliche Besteuerung von Wasserstoff im Mobilitätsbereich](#)“

Verbrenner - für eine Übergangszeit steuerbefreit sein und nach einer Übergangszeit maximal mit dem von der EU vorgeschlagenen Mindestsatz besteuert werden. Dieser Ansatz spiegelt auch den aktuellen Debattenstand zur Novellierung der Energiesteuerrichtlinie auf europäischer Ebene wider. Der Zeitraum für die Verabschiedung der novellierten Energiesteuerrichtlinie und deren nationale Umsetzung ist jedoch nicht abzusehen. Beim Hochlauf der Wasserstoff-Mobilität darf im Sinne des deutschen Technologievorsprungs in diesem Segment aus industriepolitischen Gründen keine Zeit verloren werden.

Folgende regulatorische Maßnahmen sind aus DWV-Sicht daher notwendig:

- Die Besteuerung von Wasserstoff bei der Verwendung in der Brennstoffzelle als auch als Kraftstoff im H₂-Verbrenner wird nach einer angemessenen Markteinführungsphase (siehe Punkt 2) angeglichen. Wasserstoff als Kraftstoff wird mit dem minimal möglichen Satz, angelehnt an den europäischen Mindeststeuersatz für Erdgas², von 0,31 € pro kg Wasserstoff besteuert.
- Um den notwendigen Hochlauf der Brennstoffzellenmobilität als auch des Verbrennermotors insbesondere im Schwerlastverkehr nicht unnötig wirtschaftlich zu behindern, wird für die ersten 25.000 in den Verkehr gebrachten Lkw die Besteuerung ausgesetzt.
- Die Formalien für die Generierung von THG-Quotenzertifikaten müssen für beide Antriebsarten angeglichen werden. Stand heute müssen Tankstellenbetreiber genau wissen, welche Wasserstoffmengen an Brennstoffzellen- und Verbrennerfahrzeuge abgegeben wurden, da sich die erzeugten THG-Quoten je nach Antriebart unterscheiden. Daher muss im Sinne des Bürokratieabbaus eine Angleichung der Quotenbergerechnung vorgenommen werden.

Berlin, 13. August 2025

Seit über zwei Jahrzehnten steht der **Deutsche Wasserstoff-Verband (DWV) e.V.** an der Spitze der Bemühungen um eine nachhaltige Transformation der Energieversorgung durch die Förderung einer grünen Wasserstoff-Marktwirtschaft.

Mit einem starken Netzwerk von über 160 Institutionen und Unternehmen sowie mehr als 400 engagierten Einzelpersonen treibt der DWV die Entwicklung und Umsetzung innovativer Lösungen in den Bereichen Anlagenbau, Erzeugung und Transportinfrastruktur voran. Durch die Fokussierung auf die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für die Wasserstoffwirtschaft unterstreicht der DWV sein unermüdliches Engagement für eine zukunftsfähige, nachhaltige Energieversorgung und vertritt wirkungsvoll die Interessen seiner Mitglieder auf nationaler und europäischer Ebene.

² Europäischer Mindestsatz für die Besteuerung von Erdgas beträgt 2,60 EUR/GJ (dies entspricht 0,72 EUR pro MWh bzw. 0,31 EUR pro kg Wasserstoff).