

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes

Zum Gesetzentwurf der Bundesregierung Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes (Drucksache 21/1866) nimmt der Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. anlässlich der öffentlichen Anhörung im Finanzausschuss des Deutschen Bundestages am 3. November 2025 nachfolgend Stellung.

1. Nationale Reform der Kraftstoffbesteuerung dringend erforderlich

Im Juli 2021 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag für eine Novellierung der Energiebesteuerung vorgelegt. Er stellt für uns ein Kernanliegen höchster Priorität dar, das wir national wie auch in Europa nachdrücklich unterstützen. Es ist aktuell nicht absehbar, ob und wann diese Richtliniennovelle verabschiedet werden wird.

Deshalb ist jetzt eine nationale Reform der Kraftstoffbesteuerung unbedingt notwendig, die dazu beitragen kann, die schwierige Situation für die Wirtschaft sowie den Wirtschaftsstandort Deutschland spürbar zu entschärfen und gleichzeitig die - von uns unterstützten - Klimaschutzziele zu erreichen.

Die Branche in Deutschland befindet sich in einer schwierigen Lage. Produktionskapazitäten werden reduziert, Wertschöpfungsketten geraten unter Druck, Arbeitsplätze und Versorgungssicherheit sind perspektivisch gefährdet. Gefragt sind jetzt politische Maßnahmen, welche unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken und zugleich die Bedingungen für den Hochlauf CO₂-armer Produkte verbessern.

Ohne wettbewerbsfähige Kohlenwasserstoffwirtschaft ist weder eine krisenresiliente und bezahlbare Energieversorgung noch eine erfolgreiche Energiewende möglich. Mit fast 80 Prozent haben Kohlenwasserstoffe heute, weit vor Strom, den größten Anteil an der Energieversorgung in Deutschland – vor allem in Form von Kraft- und Brennstoffen.

Im Sinne der Klimaziele muss, trotz Elektrifizierung, ein erheblicher Anteil der heute eingesetzten Kohlenwasserstoffe Zug um Zug von fossil auf CO₂-neutral umgestellt werden. Neben der Stromwende brauchen wir darum auch eine Molekülwende.

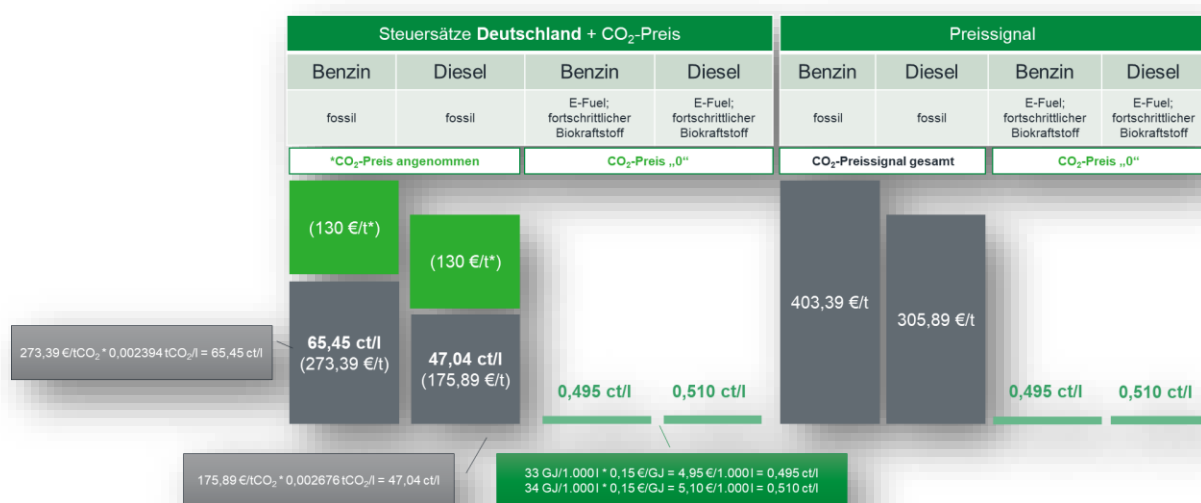
Deutschland darf nicht zum wiederholten Male die Gelegenheit verstreichen lassen, die so dringend erforderliche Molekülwende auch über die Energiesteuer voranzubringen. Es müssen jetzt endlich die Steuersätze für erneuerbare Kraftstoffe - wie E-Fuels und nachhaltige biogene Kraftstoffe - bei Verwendung in Reinform als auch in der Beimischung idealerweise auf den Mindeststeuersatz des Kommissionsvorschlages gesenkt werden. Soweit erforderlich, sollte dazu die in

Artikel 19 der geltenden Energiesteuerrichtlinie gegebene Möglichkeit genutzt werden. Dort ist geregelt: Zusätzlich zu den Bestimmungen der Richtlinie kann der Rat einen Mitgliedstaat einstimmig auf Vorschlag der Kommission ermächtigen, auf Grund besonderer politischer Erwägungen weitere Befreiungen oder Ermäßigungen einzuführen. Für eine solche Ausnahmege-
nehmigung müsste Deutschland lediglich die Kommission in Kenntnis setzen und ihr alle ein-
schlägigen und erforderlichen Informationen übermitteln.

Mit dieser Lösung würde Deutschland als bedeutender EU-Mitgliedstaat ein klares Signal auch an die anderen Mitgliedstaaten senden und möglicherweise dazu beitragen, dass es doch noch zu einer Einigung über die Energiesteuerrichtlinie kommt.

Veritables CO₂-Preissignal durch Energiesteuerreform und Brennstoffemissionshandel

Eine Energiesteuerreform wie oben dargestellt kann in Verbindung mit dem zukünftigen Euro-
päischen Brennstoffemissionshandel im Gebäude- und Verkehrssektor (ETS 2) zu einem veri-
tablen CO₂-Preissignal führen: Rechnet man die aktuell geltenden nationalen Energiesteuer-
sätze für Otto- und Dieselmotorkraftstoff in €/Tonne CO₂ um und addiert einen angenommenen Zerti-
fikatspreis von 130 €/Tonne CO₂, beträgt das Preissignal bei Ottomotorkraftstoff über 400 € (vgl. Gra-
fik).



Notwendig ist also ein ergänzendes „Preissystem“ in Form einer reformierten Energiesteuer, wie es die Europäische Kommission im Jahr 2021 vorgeschlagen hat. Eine Ergänzung über das Steuersystem ist für Investoren besser kalkulierbar als ein CO₂-Preissignal aus dem Emissions-
handel allein. Die Energiesteuer ist nicht das einzige Mittel zum Erreichen der Klimaschutzziele, stellt aber einen bedeutsamen Hebel dar, ist für Anbieter wie für Verbraucher ein eindeutiges
Preissignal und bietet Investoren grundsätzlich langfristige Planungssicherheit.

Forderung: Reform der Kraftstoffbesteuerung national durchführen, Steuersätze für erneuerbare Kraftstoffe auf die Mindestsätze des Kommissionsvorschlages senken

2. Einsatz von Wasserstoff im Verbrennungsmotor befreien

Die Verwendung von Wasserstoff in einem (Wasserstoff-) Verbrennungsmotor führt zur Entstehung der Energiesteuer, die Verwendung von Wasserstoff in einer Brennstoffzelle hingegen nicht. Diese unterschiedliche Behandlung macht den Einsatz von Wasserstoff im Verkehrssektor unwirtschaftlich. Zudem enthält Wasserstoff im Gegensatz zu den anderen gasförmigen Kraftstoffen keinen Kohlenstoff. Schon damit ist eine Förderungswürdigkeit gegeben.

Insbesondere im Schwerlastverkehr kommt Wasserstoff eine große Bedeutung zu, da er maßgeblich zur Defossilisierung im Verkehrssektor beitragen kann. Im Schwerlastverkehr stellt der direkte Einsatz von Strom keine hinreichende Alternative dar.

Zugleich ist damit zu rechnen, dass Wasserstoffverbrennungsmotoren schnell eine technische Reife erlangen, die zum Einsatz in der Flotte führen kann und dadurch den Absatz von Wasserstoff an den Tankstellen maßgeblich sicherstellen könnte. Über diesen Weg könnte also der Markthochlauf der Wasserstofftankstelleninfrastruktur wirtschaftlich unterstützt werden.

Es ist deshalb unbedingt notwendig, eine Steuerbefreiung im Energiesteuergesetz vorzusehen, wenn ein Einsatz als Kraftstoff erfolgt. Auch hier sollte Deutschland von der bereits jetzt bestehenden Möglichkeit Gebrauch machen, eine Ermächtigung (Ausnahmeregelung) nach Artikel 19 der Richtlinie 2003/96 zu beantragen (siehe dazu die obigen Ausführungen).

Forderung: Wasserstoff bei Einsatz im Verbrennungsmotor von der Energiesteuer befreien

3. Weitere Aspekte

3.1. Schiffsbetriebsstoffe

Der Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. begrüßt, dass in § 27 Abs. 1 Energiesteuergesetz jetzt weitere Schiffsbetriebsstoffe aufgenommen werden, die unmittelbar steuerbefreit in der gewerblichen Schifffahrt eingesetzt werden. Dies fördert den Ersatz fossiler Schiffsbetriebsstoffe durch erneuerbare Kraftstoffe und beseitigt eine im aktuellen Recht bestehende Wettbewerbsverzerrung.

3.2. Luftfahrtbetriebsstoffe

Derzeit kann Wasserstoff (Verbrenner-Technologie) nicht steuerfrei an die gewerbliche Luftfahrt abgegeben werden, da dieser nicht in § 27 Absatz 2 EnergieStG genannt ist. Die Vorschrift sollte daher entsprechend ergänzt werden.

3.3. Verflüssigtes Erdgas (Liquified Natural Gas, LNG)

Der Einsatz von LNG als Kraftstoff hat, nicht nur für die Schifffahrt, erheblich an Bedeutung gewonnen. Folglich schreitet auch der Ausbau der LNG-Infrastruktur in Deutschland voran. Die frühere Bundesregierung hat festgestellt, dass LNG eine zentrale Rolle im Energiemix in Deutschland einnimmt. Deshalb wurde schon 2019 eine Verordnung zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Aufbau der LNG-Infrastruktur in Deutschland verabschiedet.

Nach aktueller Rechtslage muss LNG jedoch versteuert werden, wenn es nicht leitungsgebunden nach Deutschland eingeführt bzw. verbracht oder steuerfrei verwendet wird (z.B. als Schiffs-kraftstoff). Dies stellt nicht nur einen Wettbewerbsnachteil für Deutschland im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten dar. Lieferungen von LNG sind aktuell zudem auch nur mit großem administrativem Aufwand möglich.

Während der Verhandlungen über die Revision der Energiesteuerrichtlinie in den Ratsarbeitsgruppen in den Jahren 2011 bis 2015 war die Einbeziehung von LNG ins Aussetzungsverfahren bereits beschlossen, konnte jedoch nicht vollzogen werden, da die seinerzeitige EU-Kommission ihren damaligen Richtlinien-vorschlag im Jahr 2015 zurückgezogen hat.

Seit mittlerweile mehr als 14 Jahren versucht die Branche, LNG in das Steueraussetzungsverfahren einzubeziehen. Jetzt erneut auf die – nicht absehbare - Verabschiedung der Energiesteuerrichtlinie zu setzen, erscheint nicht mehr sachgerecht. Deshalb muss eine nationale Regelung gefunden werden, die wie folgt aussehen könnte:

Die Steuerentstehung für LNG sollte entsprechend der Regelung in § 23 Absatz 1 Nr. 1 EnergieStG daran geknüpft werden, dass LNG im Steuergebiet erstmals als Kraft- oder Heizstoff oder als Zusatz oder Verlängerungsmittel von Kraft- oder Heizstoffen abgegeben wird. Als Anfangtatbestand könnte dann entsprechend der Regelung in § 23 Absatz 1 Nr. 2 EnergieStG das Verwenden von LNG als Kraft- oder Heizstoff vorgesehen werden.

Der Vorteil einer derartigen Regelung wäre darüber hinaus, dass Verbringungen von LNG in das Steuergebiet oder LNG-Einfuhren, die derzeit in den §§ 40 und 41 EnergieStG abgebildet werden, vergleichbar behandelt werden könnten. Energiesteuerschuldner wäre entsprechend der Regelung in § 23 Absatz 3 Nr. 1 EnergieStG der derjenige, der das LNG erstmalig als Kraft-

oder Heizstoff abgibt, wenn dieser in Deutschland ansässig ist, andernfalls der Empfänger des LNG.¹

3.4. Änderungen im Stromsteuerrecht

Das Stromsteuerrecht wird insbesondere im Bereich der Elektromobilität modernisiert sowie an aktuelle Gegebenheiten und Bedürfnisse angepasst. Dazu gehört

- die Steuerentstehung und Bestimmung des Steuerschuldners am Ladepunkt
- das bidirektionale Laden
- die technologieoffene Erfassung der Stromspeicher sowie
- die Schaffung eines einheitlichen stromsteuerrechtlichen Anlagenbegriffs.

Mit der Anpassung in § 9b StromStG erfolgt die Verstetigung der Steuerentlastung für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes, indem der Entlastungssatz unbefristet auf 20 € je MWh festgelegt wird. Sowohl die Modernisierung als auch die Entlastung für die Wirtschaft werden ausdrücklich begrüßt.

Berlin, 30. Oktober 2025

¹ Hinweis: es sollte klargestellt werden, dass während der Lagerung des LNG grundsätzlich noch keine Bestimmung vorliegt.