

Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu dem Entwurf des o. g. Gesetzes Stellung nehmen zu können. Wir bitten Sie, folgende Anmerkungen bei den weiteren Beratungen in Ihrem Haus zu berücksichtigen:

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 sollen.

Datum
25.04.2024

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 Betrachtung 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 Leistungskette einen Geschäftspartner ohne Versorgungseigenschaft haben, sollen ebenfalls entfallen.

Folgende im Gesetzentwurf 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 Gesetzentwurf 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 bidirektional 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.

Aus unserer Sicht besteht daher im Steuerrecht weiterer 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.

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 in der Stromsteuerverordnung mit aufgenommen werden, um sicherzustellen, dass die gerade abgeschafften Hürden für die Elektromobilität nicht an anderer Stelle wieder neu entstehen.

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. Die Unternehmen sind darauf angewiesen, dass der Gesetzgeber den Einsatz von Wasserstoff steuerlich einheitlich behandelt. Dies ist jedoch bislang nicht der Fall.

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 Referentenentwurf 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.

Auf europäischer Ebene ist nach einem fast drei Jahren andauernden Gesetzgebungsprozess noch keine Einigung bzgl. der Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie absehbar. Da erste Fahrzeuge mit Wasserstoffmotor bereits im nächsten Jahr auf

den Markt kommen werden, halten wir daher eine Initiative auf nationaler Ebene für dringend erforderlich.

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 neuen EU-Flottengesetzgebung Fahrzeuge mit diesen Technologien künftig 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% 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.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass im Rahmen der kurzen Stellungnahmefrist eine detaillierte Auseinandersetzung mit den umfangreichen neuen Regelungen im Gesetzentwurf nur eingeschränkt möglich war. Wir behalten uns daher vor, Ihnen ergänzende Anmerkungen noch kurzfristig nachzureichen.