Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

bdo | DIEBUSUNTERNEHMEN

Gemeinsame Stellungnahme von BGL und bdo zum Entwurf des Dritten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. repräsentiert als Spitzenverband des deutschen Transportlogistikgewerbes ca. 7.000 Unternehmen, die sich schwerpunktmäßig in den Bereichen Straßengütertransport, Logistik, Spedition, Lagerung und Entsorgung, betätigen.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von über 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Die Mitglieder beider Verbände haben im Bereich der Stromsteuerentlastung deckungsgleiche Interessen. Entsprechend haben sich BGL und bdo dazu entschieden, eine gemeinsame Stellungnahme zur Verbändebeteiligung abzugeben. Aufgrund der Kürze der Frist fokussiert sich die Stellungnahme weitgehend auf Aspekte und Auswirkungen der Stromsteuerentlastung für die beiden Branchen. Beide Verbände behalten es sich vor, weitere Änderungsvorschläge im weiteren Gesetzgebungsverfahren einzubringen, wenn eine gründliche Prüfung der vorgeschlagenen Gesetzesänderungen sowie eine umfassende Einbindung der Verbandsmitglieder erfolgt sind.

Zusammenfassung:

Forderungen von BGL und bdo:

- Aufnahme der Steuerentlastung für Elektromobilität im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr
- Energiesteuerrechtliche Gleichbehandlung von Wasseroff für H2/BZ-Lkw/Busse und Lkw/Busse mit Wasserstoff-Verbrennungsmotor
- Aufnahme mobiler Stromspeicher in die Begriffsbestimmung für Stromspeicher

Forderungen des bdo

- Anpassung von §9c Stromsteuergesetz und §56 Energiesteuergesetz an an die neuen rechtlichen und technologischen Realitäten

Die Forderungen im Einzelnen:

1. <u>Ausschluss der Steuerentlastung für Elektromobilität</u>

In § 9b (1) Stromsteuergesetz ist u.a. hinterlegt, dass keine Steuerentlastung für Strom erfolgt, der für Elektromobilität entnommen wird.

Forderung des BGL und bdo:

Durch den Ausschluss der Steuerentlastung für Strom, der für Elektromobilität entnommen wird, wird ein wichtiges Lenkungsinstrument für die Energiewende, die Einführung alternativer batterieelektrischer Antriebe als

Beitrag für die Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung außer Acht gelassen. Dies betrifft insbesondere Unternehmen des gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehrs.

Daher die Forderung von BGL und bdo: Unternehmen des gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehrs sind hinsichtlich des Aspekts der Steuerentlastung für Elektromobilität in den Adressatenkreis aufzunehmen.

Unterstützend und rechtfertigend zur Forderung von BGL und bdo wird auf zwei Aspekte im Gesetzesentwurf verwiesen:

a. Anreiz für Unternehmen durch sinkende Stromkosten

In der Begründung zum Gesetzesentwurf (Seite 57) heißt es u.a.: […] Durch sinkende Stromkosten wird ein Anreiz für Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft für Investitionen zur (vorgezogenen) Elektrifizierung und damit für höhere Effizienz im Hinblick auf die eingesetzte Energie gesetzt. Gleiches gilt in der Gesamtschau für das Ziel 7 - bezahlbare und saubere Energie -, indem durch sinkende Strompreise der Einsatz von Strom gegenüber fossiler Energie attraktiver wird und damit Ressourcen durch höhere Effizienz geschont werden. Dies sollte auch den möglicherweise negativen Einfluss auf den Indikatorenbereich 7.2. – Erneuerbare Energien: Zukunftsfähige Energieversorgung ausbauen – ausgleichen

In diesem Indikatorenbereich besteht die Gefahr, dass die wegfallende Steuerlast auch Anreize senkt, die weiterhin geltenden Stromsteuerbefreiungen für selbst erzeugten Strom in Anspruch zu nehmen. Die Wirtschaftlichkeit der Nutzung bestehender Anlagen bzw. der Anreiz zur Installation sowie zum Ausbau eigener umweltfreundlicher und flexibler Stromerzeugung bzw. Stromnutzung sinkt entsprechend. Auch der Indikator 8 - Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum - ist sowohl positiv als auch negativ betroffen. Einerseits entstehen für den Bundeshaushalt 3 Mrd. EUR Steuermindereinnahmen p.a. (Zielkonflikt zum Indikator 8.2 - Staatsverschuldung: Staatsfinanzen konsolidieren -), andererseits werden durch die frei werdenden Mittel Investitionen der Unternehmen ermöglicht (Indikator 8.3 Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge: Gute Investitionsbedingungen schaffen - Generationengerechtigkeit schaffen), was wiederum auch den Indikator 8.4 - Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit: Wirtschaftsleistung umwelt- und sozialverträglich steigern - positiv beeinflussen kann.[…]

Kommentar BGL und bdo: Nach Auffassung von BGL und bdo sind die vorbezeichneten Sachverhalte auch für Unternehmen des gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehrs zutreffend.

b. Haushaltsbegleitgesetz

Zur Begründung dieser Nichtberücksichtigung wird das Haushaltsleitgesetz vom 09. Dezember 2020 (BGBl. I 2020, 1885) aufgeführt: „Mit dem **Haushaltsbegleitgesetz v**om 9. Dezember 2010 (BGBl. I 2010, 1885) sind die Vorschriften des § 54 des Energiesteuergesetzes und des § 9b des Stromsteuergesetzes mit dem Ziel geändert worden, die indirekte Nutzung der Steuerentlastung durch andere Endverbraucher als Unternehmen des Produzierenden Gewerbes und der Land- und Forstwirtschaft auszuschließen und damit einer Fehlentwicklung entgegenzuwirken (BT-Drs. 17/3030, S. 43). Der neu eingefügte Absatz 1a stellt klar, dass Erzeuger von Wärme im Hinblick auf die steuerliche Entlastung von Verlusten bei der Wärmeerzeugung und -verteilung begünstigt sind, wenn die erzeugte Wärme im Endergebnis am Ende der Verteilungskette an ein Unternehmen des Produzierenden Gewerbes oder der Land- und Forstwirtschaft zur Nutzung weitergeleitet wird. Folglich sind Unternehmen, die Energieerzeugnisse mit dem Ziel einsetzen, mit der erzeugten Wärme ausschließlich nicht begünstigte Unternehmen/Personen zu versorgen, von der Steuerentlastung für die Verluste ausgeschlossen.“

Kommentar BGL und bdo: Nach Einschätzung von BGL und bdo wird das aus 2010 stammende Haushaltsbegleitgesetz der klimapolitischen Fortentwicklung – nicht zuletzt im Rahmen des 2019 verabschiedeten Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) - mit deren ambitionierten Zielsetzung zur THG-Einsparung nicht mehr gerecht und wirkt sich diesbezüglich sogar kontraproduktiv aus.

3. **Problemfeld Wasserstoff als Energieträger und Ausgangsstoff zur Stromerzeugung**

Im Energiesteuerbereich wird laut Gesetzentwurf konsequent der EU-rechtlich vorgegebene Grundsatz der Steuerbefreiung aller zur Stromerzeugung eingesetzten Energieerzeugnisse vereinheitlicht. Das heißt, dass Wasserstoff, der zur Stromerzeugung eingesetzt wird, von der Energiebesteuerung befreit ist.

Diese Energiesteuerbefreiung greift auch im Falle des Einsatzes von Wasserstoff bei der Stromerzeugung für batterieelektrische Antrieben in Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeugen. (H2/BZ-Fahrzeuge) Im Gegensatz dazu unterliegt Wasserstoff der Energiebesteuerung, wenn er als Kraftstoff zur Gewinnung mechanischer Antriebsenergie in Verbrennungsmotoren bei Kraftfahrzeugen zum Einsatz gelangt.

Diese Tatsache führt bereits gegenwärtig zu Problemen bei der Wasserstoffbetankung an Wasserstofftankstellen. An der Wasserstofftanksäule kann nicht zwischen den unterschiedlichen Betankungswecken unterschieden werden. Die Konsequenz: Fahrzeuge mit Wasserstoff-Verbrennungsmotoren können nicht betankt werden.

Im Hinblick auf eine barrierefreie Umsetzung der klimapolitisch verankerten Ziele zum Klimaschutz sollte im Rahmen der Energiesteuergesetzgebung eine entsprechende gleichbehandelnde Anpassung für Wasserstoff und darüber hinaus für klimafreundliche Energieträger erfolgen.

4. **Anmerkung zu § 2 Stromsteuergesetz, Nr. 9:**

Zur Begriffsbestimmung für Stromspeicher heißt es: Stromspeicher: andere Anlagen als Anlagen zur Stromerzeugung, die am Ort ihres Betriebs ausschließlich dem Zweck der Zwischenspeicherung von Strom für eine spätere Verwendung dienen, während des Betriebs aus-schließlich an ihrem geografischen Standort verbleiben und nicht Teil eines Fahrzeugs sind; der schließlich an ihrem geografischen Standort verbleiben und nicht Teil eines Fahrzeugs sind; der geografische Standort ist ein durch Koordinaten bestimmter Punkt

Vorschlag von BGL und bdo zur Erweiterung der Begriffsbestimmung: Aus der Begriffsbestimmung folgt, dass die Stromspeicher auf stationäre/ortsfeste Anlagen beschränkt sind. Nicht zuletzt aus Gründen der technischen Fortentwicklung sollten auch mobile Speicher angedacht und berücksichtigt werden.

Besonderheiten des gewerblichen Personenverkehrs

Neben den oben genannten gemeinsamen Positionen von BGL und bdo gibt es darüber hinaus noch eine Reihe von Änderungsvorschlägen, die ausschließlich den gewerblichen Personenverkehr mit Bussen betreffen.

1. **Anpassung § 9c Stromsteuergesetz:**

Bei der letzten Überarbeitung von § 9c Stromsteuergesetz, der Ermäßigungen für den Strombetriebenen ÖPNV-eingeführt hat, wurde lediglich im klassischen Bus-Linienverkehr (genehmigt nach §42 und §43 PBefG) Strom als Traktionsenergie genutzt.

Durch die EU-Flottengrenzwerte müssen jedoch auch Verkehre mit Überland-, Fern- und Reisebussen zeitnah dekarbonisiert und auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Zusätzlich wurden im Rahmen einer PBefG-Novelle neue Formen des öffentlichen Verkehrs in das Personenbeförderungsgesetz aufgenommen, sogenannte „On-Demand-Verkehre“, denen eine Schlüsselrolle beim Gelingen der Verkehrswende zukommen soll.

Entsprechend plädiert der bdo dafür, dass – sofern nicht grundsätzlich der gewerbliche Güterkraft- und Personenverkehr entsprechend dem produzierenden Gewerbe gleichgestellt wird (siehe oben) – § 9c Stromsteuergesetz an die neuen rechtlichen und technologischen Realitäten angepasst wird und künftig auch Verkehre, die

nach §42a, §43, §44 und §46 PBefG genehmigt werden, von einer Stromsteuerermäßigung gemäß §9c Stromsteuergesetz begünstigt werden. Entsprechend müsste auch die Beschränkung auf Beförderungsfälle mit einer Reisereichweite von höchstens 50km gestrichen werden.

2. Anpassung §56 Energiesteuergesetz

Busse sind immer Teil der Lösung und nicht Teil des Problems – auch mit Dieselmotoren. **Entsprechend plädiert der bdo dafür, dass §56 Absatz 1 Nr. 2 Energiesteuergesetz analog zur Anpassung von §9c Stromsteuergesetz auf Verkehre ausgeweitet wird, die nach §42a, §43, §44 und §46 PBefG genehmigt wurden.** Nur mit einem starken, preislich attraktiven Bussektor werden die Verlagerungsziele im Personenverkehr erreicht werden.

Berlin, den 13. August 2025