
Gemeinsame Stellungnahme

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen: Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes¹

Der en2x Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V., die MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V., der bft Bundesverband Freier Tankstellen e.V. und der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. bedanken sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu o.g. Gesetzentwurf und nehmen diese wie folgt wahr.

1. Dringend notwendige Reform der Kraftstoffbesteuerung

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. Die Beratungen im Rat dauern an, es ist weiterhin nicht absehbar, ob und wann sie zum Abschluss gebracht werden können.

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. Die seit Jahren überfällige Energiesteuerreform, die bei Kraftstoffen im Straßenverkehr nach Klimawirkung und Nachhaltigkeit differenzieren würde, kommt jedoch nicht voran.

¹ Bearbeitungsstand des Gesetzentwurfs: 23. Juli 2025

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, zumindest jedoch auf den Mindeststeuersatz der geltenden Energiesteuerrichtlinie gesenkt werden. Soweit erforderlich, sollte dazu die in Artikel 19 der geltenden Energiesteuerrichtlinie gegebene Möglichkeit genutzt werden. Dort ist folgendes 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 Ausnahmegenehmigung müsste Deutschland lediglich die Kommission in Kenntnis setzen und ihr alle einschlägigen und erforderlichen Informationen übermitteln.

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

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

2. Einsatz von Wasserstoff im Verbrennungsmotor

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. Zu Artikel 2 Nr. 24: Steuerentlastung bei Zahlungsausfall (§ 60 EnergieStG)

Mit identischem Wortlaut aus den Gesetzentwürfen der Jahre 2017, 2022 und 2024 sieht der jetzt vorgelegte Referentenentwurf erneut vor: „Die Steuerentlastung ist unionsrechtskonform zurückzuführen und im Energiesteuergesetz zu streichen. Den betroffenen Unternehmen bleibt es unbenommen, im Rahmen der allgemeinen Billigkeitsgrundsätze (§ 227 AO) Hilfe zu beanspruchen.“ **Diese Aussagen sind nach wie vor unzutreffend. Die Mineralölwirtschaft lehnt diese Änderung daher entschieden ab.**

Begründung:

a) Beibehaltung der Vorschrift durch den Gesetzgeber in den Jahren 2017, 2022 und 2024

Das Bundesfinanzministerium macht mittlerweile den vierten Versuch, § 60 EnergieStG zu streichen. Und dies, obwohl der Finanzausschuss im Deutschen Bundestag schon zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung - Drucksachen 18/11493, 18/11927, 18/12181 Nr. 1.7 - Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes beschlossen hat: „Entsprechend dem Änderungsantrag des Bundesrates vom 31. März 2017 soll § 60 Energiesteuergesetz beibehalten werden.“² Dem liegt eine sorgfältige, abgewogene, kluge Entscheidung des damaligen Gesetzgebers zugrunde, die die Argumente, auch der Branche, aufgenommen, geprüft und akzeptiert hat. Daran hat sich bis heute nichts geändert.

b) Fortbestand § 60 EnergieStG für den mittelständischen Mineralölhandel von elementarer Bedeutung

§ 60 EnergieStG regelt für Kraftstofflieferungen, und damit für hoch versteuerte Waren, einen Energiesteuerentlastungsanspruch des Mineralölhändlers wegen Zahlungsausfalls bei seinem Kunden. Der Händler kann hiernach unter sehr engen Voraussetzungen einen Anspruch auf Erstattung des Energiesteueranteils unter Abzug eines Selbstbehalts von 5.000 Euro geltend machen, wenn sein Kunde als Warenempfänger insolvent geworden ist. Der Fortbestand

² Drucksache 18/12580, S. 68

dieser Vorschrift ist besonders für den mittelständischen Mineralölhandel von elementarer Bedeutung. Ihre Streichung hätte verheerende Folgen: Die Energiesteuer hat einen hohen Anteil am Verkaufspreis. Die Ausweitung der Warenkreditversicherung auf den Energiesteueranteil führt, wenn überhaupt machbar, zu existenziellen Wettbewerbsnachteilen gegenüber finanzkräftigeren Unternehmen im Energiebereich. Hingegen sind mögliche Steuerausfälle bei Beibehaltung der Vorschrift angesichts des gesamten Energiesteueraufkommens sehr gering.

Zwischenergebnis: Schon aus diesen Gründen ist die Beibehaltung – ungeachtet der Ausführungen zur Versorgungslage (siehe nachfolgenden Abschnitt) - zwingend erforderlich.

c) Gefährdung der Versorgungslage

Die derzeitige Regelung ist vor allem für mittelständische Tankstellenbetreiber und Kraftstofflieferanten von Bedeutung, die einen wesentlichen Beitrag zum intensiven Wettbewerb auf dem deutschen Tankstellenmarkt und bei der Belieferung von Speditionen leisten. Die Regelung reduziert nicht nur deren wirtschaftlichen Schaden bei einer Insolvenz von Kunden, sondern auch deren Aufwand für Versicherungen. In der Regel müssen sich mittelständische Tankstellenbetreiber und Kraftstofflieferanten zu Gunsten ihrer Vorlieferanten gegen einen Zahlungsausfall versichern. Seit der Einführung von § 60 Energiesteuergesetz im Jahre 1991 kann die Versicherungssumme auf den Warenwert, also ohne Energiesteuer, begrenzt werden. Diese Möglichkeit würde durch die Streichung der Vorschrift entfallen. Die Versicherung müsste zusätzlich zum Warenwert auch den Energiesteueranteil absichern, was die Versicherungsprämien stark erhöhen und viele Unternehmen überfordern würde.

In Zeiten hoher Energie- bzw. Kraftstoffpreise – sei es durch die Konflikte in dieser Welt, sei es durch die für den Klimaschutz unbedingt erforderliche Transformation der Branche - fällt es mittelständischen Mineralölhändlern zunehmend schwerer, ihre Versicherungsprämien zu bezahlen. Wenn in Krisenzeiten noch die Kosten für Versicherungen steigen, müssten viele Mineralölhändler Kunden aus dem Speditionsbereich ablehnen, weil das Risiko nicht versicherbar wäre. Dies würde einen erheblichen Schaden im Speditionsgewerbe zur Folge haben. Es droht ein Zusammenbruch ganzer Lieferketten. Die wirtschaftlichen Folgen wären unabsehbar. Eine solche Änderung in wirtschaftlich schwierigen Zeiten, in denen die Mineralölwirtschaft ihren Beitrag zur Versorgungssicherheit leistet, ist völlig unverständlich. Der Vorschlag gefährdet somit also auch die Versorgungslage in Deutschland.

d) Kein Verstoß gegen Europarecht

Eine Streichung der Norm ist unionsrechtlich nicht geboten. **In Bezug auf die Konformität mit Gemeinschaftsrecht hat der EuGH ausdrücklich festgestellt, dass es den Mitgliedstaaten offenstehe, eine solche Regelung zu erlassen (EuGH C-80/01 Rdn. 22).** Die im

Schrifttum geäußerten Zweifel an der Unionsrechtskonformität des § 60 EnergieStG hat der EuGH mit diesem Urteil klar und unmissverständlich beseitigt.

Das Ministerium ist nach unseren Erkenntnissen der Auffassung, § 60 EnergieStG habe keine Rechtsgrundlage im Unionsrecht. Dies ist klar zu verneinen, da es einer solchen gar nicht bedarf: Der EuGH hat in seiner Begründung ausgeführt, dass das EU-Recht lediglich die Steuerentstehungstatbestände regelt, nicht jedoch die Modalitäten der Steuererhebung und Einziehung. Deshalb sei es nicht zu beanstanden, dass die Entlastung im Falle eines Forderungsausfalls in den Mitgliedstaaten unterschiedlich gehandhabt werde.³

Auch beim Bundesfinanzhof (BFH) kommt man zu der Auffassung, dass der § 60 Energies-teuergesetz mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbar ist.⁴

EU-beihilferechtlich ist § 60 EnergieStG ebenfalls nicht zu beanstanden. Zu diesem Ergebnis gelangt auch ein im Juni 2016 in Auftrag gegebenes Gutachten (**Anlage**). Es wurde dabei insbesondere die bei einer steuerrechtlichen Beihilfeprüfung entscheidende Selektivität der Maßnahme geprüft und explizit ausgeschlossen. Begründet wird dieses u.a. mit dem EuGH-Urteil vom 8. September 2011.⁵ Dort heißt es, dass eine selektive Begünstigung nicht vorliegt, wenn die Gruppe der Unternehmen, die eine bestimmte Entlastung enthält, identisch ist mit der Gruppe der Unternehmen, die die mit dieser Entlastung zu mildernde Belastung zu tragen gehabt hätte. Ebenso ist der bloße Verweis des § 60 EnergieStG auf § 2 Abs. 1 Nr. 1 - 4 EnergieStG nicht ausreichend, um den selektiven Charakter einer Regelung zu begründen.⁶

e) § 227 AO nicht zielführend

Die vom BMF angeführte vermeintliche Alternative, die Rückerstattung der ausgefallenen Energiesteuer im Wege eines Billigkeitsantrags zu erhalten, scheidet in der Praxis aus. Die Zahlungsunfähigkeit des Kunden stellt gerade keinen Billigkeitstatbestand im Sinne der Abgabenordnung dar. Gerade deshalb wurde die Vorläufervorschrift zum § 60 EnergieStG im Mineralölsteuerrecht vor über 30 Jahren geschaffen. Durch die Streichung der Vorschrift würde der Gesetzgeber ausdrücklich dokumentieren, dass es sich nicht um eine Gesetzeslücke handelt, die er nicht gesehen hat und die daher im Wege der Billigkeit geschlossen werden müsste.

Forderung: § 60 EnergieStG unverändert beibehalten

³ vgl. Jatzke in Bongartz/Jatzke Schröer-Schallenberg, EnergieStG StromStG Kommentar; Randnummer 5 zu § 60 EnergieStG

⁴ z. B. BFH VII R 21/97 Rdn. 30 bis 32 und VII R 21/97 Rdn. 11

⁵ Rechtssache. C-279/08 P

⁶ EuGH-Urteil vom 15. November 2011, verb. Rechtssachen C-106/09 P und C-107/09P

4. Zu Artikel 2 Nr. 8: Änderung des Energiesteuergesetzes (§ 27 Schiffsbetriebsstoffe)

In § 27 Abs. 1 Energiesteuergesetz werden jetzt weitere Schiffsbetriebsstoffe aufgenommen, 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.

Die Regelung wird ausdrücklich begrüßt.

5. Zu Artikel 2: Änderung des Energiesteuergesetzes (§ 27 Luftfahrtbetriebsstoffe)

§ 27 Absatz 2 EnergieStG sieht eine unmittelbare Steuerbefreiung für die Luftfahrt mit Ausnahme der privaten nichtgewerblichen Luftfahrt lediglich für Flugbenzin der Unterposition 2710 1231 und für Flugturbinenkraftstoff der Unterposition 2710 1921 vor. Für alle anderen nachweislich versteuerten Luftfahrtbetriebsstoffe wird eine Steuerentlastung gem. § 52 EnergieStG auf Antrag gewährt.

§ 27 Absatz 2 EnergieStG sollte für Flugbenzin der Unterposition 2710 1231 der Kombinierten Nomenklatur, dessen Research Oktanzahl den Wert von 100 nicht unterschreitet, Flugturbinenkraftstoff der Unterpositionen 2710 1225 und 2710 1921 der Kombinierten Nomenklatur und Sustainable Aviation Fuel, Synthetic Paraffinic Kerosene bzw. andere synthetische Blendkomponenten für Flugturbinenkraftstoff der Unterpositionen 2710 1921 und 2710 1925 der Kombinierten Nomenklatur gelten.

Forderung: Unmittelbare Steuerbefreiung gem. § 27 EnergieStG für den o.g. erweiterten Kreis von Energieerzeugnissen vorsehen.

6. Energiesteuerrechtliche Behandlung von 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 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 Schiffskraftstoff). Dies stellt nicht nur einen Wettbewerbsnachteil für Deutschland im Vergleich zu den anderen EU-Mitgliedstaaten dar. Lieferungen von LNG sind aktuell 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 Richtlinienvorschlag im Jahr 2015 zurückgezogen hat.

Seit mittlerweile mehr als 14 Jahren versucht die Branche, LNG in das Steueraussetzungsverfahren einzubeziehen. Jetzt erneut auf die – nicht sehr wahrscheinliche - Verabschiedung der Energiesteuerrichtlinie zu warten, 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 Auffangtatbestand 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.⁷

Forderung: § 43 EnergieStG auf LNG erweitern und Entnahmefiktion für LNG in § 38 Absatz 1 Satz 3 EnergieStG streichen.

7. Zu Artikel 4 Nr. 7: Entnahmen zur Wartung, Reparatur oder Reinigung (§ 23 Energiesteuer-Durchführungsverordnung)

§ 23 Absatz 2 der Energiesteuer-Durchführungsverordnung regelt, dass für bestimmte kurzfristige betriebsbedingte Entnahmen von Energieerzeugnissen im Rahmen eines Herstellungsbetriebs oder Tanklagers keine Entfernung aus dem Steuerlager bzw. innerhalb des Steuerlagers vorliegt und die Energiesteuer gemäß § 8 Absatz 1 Energiesteuergesetz nicht entsteht.

⁷ **Hinweis:** es sollte klargestellt werden, dass während der Lagerung des LNG grundsätzlich noch keine Bestimmung vorliegt.

Diese Regelung wird mit dem vorliegenden Entwurf auf die Wartung, Reparatur und Reinigung der Rohrleitungen sowie Lagerstätten ausgeweitet. Auch hierfür müssen Energieerzeugnisse aus den Rohrleitungen und/oder Lagerstätten kurzfristig entnommen und anschließend unmittelbar wieder in eine zugelassene Lagestelle des Steuerlagers aufgenommen werden. Die Entnahme der Energieerzeugnisse erfolgt dabei weder zum Gebrauch noch zum Verbrauch innerhalb des Steuerlagers, sondern dient ausschließlich dem Zweck, betrieblich erforderliche Arbeiten an Rohrleitungen, Tanks und betrieblichen Anlagen sowie Umlagerungen von Energieerzeugnissen innerhalb des Steuerlagers durchführen zu können. Es handelt sich hierbei um Entnahmen, die aufgrund betrieblicher Erfordernisse getätigt werden müssen.

Die Regelung wird grundsätzlich begrüßt. Unverständlich ist jedoch, warum der Steuerlagerinhaber die Durchführung dem Hauptzollamt in diesen Fällen vorab anzuzeigen hat. Nach § 23 Absatz 3 der EnergieStV hat der Steuerlagerinhaber in den Fällen des Absatzes 2 Aufzeichnungen über die entnommenen und wieder aufgenommenen Energieerzeugnisse zu führen und die Wiederaufnahme in geeigneter Weise nachzuweisen. Das zuständige Hauptzollamt kann dazu Anordnungen treffen. Der Steuerlagerinhaber hat die Aufzeichnungen und Nachweise dem zuständigen Hauptzollamt auf Verlangen vorzulegen. Zudem kann das zuständige Hauptzollamt auch hier weitere Anordnungen treffen. Folglich ist eine zusätzliche Anzeigepflicht nicht erforderlich und baut Bürokratie auf statt ab. Sie kann sich im 24-Stundenbetrieb einer Raffinerie oder eines Tanklagers sogar als Hindernis erweisen, wenn schnelles Handeln gefragt ist.

Forderung: Vorabanzeige streichen

8. Zu Artikel 1: Änderung des Stromsteuergesetzes:

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

- die Steuerentstehung und Bestimmung des Steuerschuldners am Ladepunkt
- das bidirektionale Laden
- die technologie-offene 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, 12. August 2025