

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe



Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) setzt sich für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die individuelle Straßenmobilität und nachhaltige Entwicklung miteinander verbindet. Das deutsche Kraftfahrzeuggewerbe ist ein wesentlicher Garant für die technische Sicherheit im Straßenverkehr in Deutschland. Umfangreiche Service- und Reparaturleistungen sind unser tägliches Handwerk und unerlässlich für den sicheren und umweltfreundlichen Betrieb von **70 Millionen** zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern. Mit ca. **470.000 Arbeitsplätzen** sind unsere nahezu **40.000 Betriebe** des Kfz- und Karosseriehandwerks ein entscheidender Wirtschaftsfaktor.

Problem und Ziel

Mit dieser Gesetzesänderung soll das Stromsteuerrecht an die Anforderungen der Elektromobilität angepasst werden. Durch neue Definitionen und Regelungen zu Ladepunkten, bidirektionalem Laden und Stromspeichern sollen rechtliche Unsicherheiten beseitigt und die Nutzung innovativer Technologien wie Vehicle-to-Home erleichtert werden. Dies ist insbesondere für Autohäuser und Werkstätten von Bedeutung, die beim Ausbau der Ladeinfrastruktur und der Kundenberatung eine zentrale Rolle einnehmen. Zudem zielt der Entwurf auf eine Entlastung stromintensiver Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe sowie der Land- und Forstwirtschaft ab, indem die bestehende Steuerermäßigung auf den EU-Mindeststeuersatz verstetigt wird. Allerdings bleibt das Kfz-Gewerbe als nicht-produzierender, aber dennoch hochstromverbrauchender Sektor von dieser Entlastung ausgeschlossen – trotz seiner Schlüsselrolle für die Mobilitätswende.

Forderungen des Kfz-Gewerbes

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) begrüßt einzelne Aspekte des Entwurfs zum Dritten Gesetz zur Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes, kritisiert jedoch deutlich die einseitige Ausrichtung der steuerlichen Entlastungen und die verpassten Chancen für die Mobilitätswende. Aus Sicht des mittelständischen Kfz-Gewerbes – das sich aus Autohäusern und Kfz-Werkstätten zusammensetzt – bleibt der Gesetzentwurf in zentralen Punkten hinter den wirtschaftlichen und klimapolitischen Notwendigkeiten zurück.

Der ZDK kritisiert zudem die knappe Fristsetzung des Bundesministeriums der Finanzen. Insbesondere in der Ferienzeit ist eine sachgerechte Bearbeitung einer gesetzlichen Anpassung an fünf verschiedenen Verordnungen in der gegebenen Zeit kaum machbar. Wir bitten, den in unserem demokratischen Prozess essenziellen Schritt der Verbändeanhörung die gebührende Relevanz beizumessen und die Möglichkeit einer ausführlichen Bearbeitung von Gesetzesentwürfen einzuräumen.

Dass die geplante Fortführung der Stromsteuerentlastung auf den EU-Mindeststeuersatz ausschließlich für Unternehmen des produzierenden Gewerbes sowie der Land- und Forstwirtschaft gelten soll, bewerten wir als äußerst problematisch. Insbesondere in Hinblick auf folgende Ankündigung im Koalitionsvertrag, „als Sofortmaßnahme die Stromsteuer für alle auf das europäische Mindestmaß“ zu senken. Der leistungsstarke deutsche Mittelstand und insbesondere das Kfz-Gewerbe, obwohl hochgradig stromintensiv durch Werkstattausrüstung, Beleuchtung, IT-Systeme, Klimatisierung und zunehmend Ladeinfrastruktur, bleibt vollständig von dieser Entlastung ausgeschlossen. Autohäuser und Werkstätten, die eine Schlüsselrolle beim Hochlauf der Elektromobilität spielen, werden damit steuerlich schlechter gestellt – und das trotz ihrer aktiven Rolle beim Auf- und Ausbau einer alltagstauglichen Ladeinfrastruktur. Die Stromsteuersenkung auf das europäische Minimum muss **auch für kleine und mittelständische Unternehmen** gelten.

Besonders unverständlich ist zudem, dass der Gesetzentwurf Ladestrom explizit von jeglicher Steuerbegünstigung ausnimmt. Ladestrom – gleich ob öffentlich, betrieblich oder privat – bleibt vollständig steuerpflichtig,

obwohl er die Voraussetzung für eine erfolgreiche Transformation hin zur Elektromobilität bildet. So wird die Chance verpasst, einen dringend benötigten Anreiz für Flottenbetreiber, auf E-Mobilität umzusteigen, umzusetzen. Eine **steuerliche Vergünstigung von Ladestrom** ist ein dringend notwendig, um die für die Klimaziele nötige Akzeptanz elektrisch betriebener Fahrzeuge zu schaffen.

Auch private Haushalte bleiben von jeglicher steuerlichen Entlastung unberücksichtigt. Insbesondere für jene, die nicht die Möglichkeit haben zuhause zu laden ist der Strompreis an öffentlichen Ladepunkten ein wesentlicher Hemmfaktor für die Anschaffung eines E-Autos. Um den Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland entscheidend voranzubringen ist eine **Steuersenkung des Ladestroms an öffentlichen Ladepunkten** ein zentraler Schritt. Die Bundesregierung sollte diese Änderung der relevanten Regulierungen nutzen und diese entscheidende Maßnahme jetzt ergreifen.

Positiv hervorzuheben ist die vorgesehene steuerliche Neuregelung für das bidirektionale Laden. Der Gesetzentwurf stellt klar, dass Nutzer, die Strom aus Fahrzeugakkus ins Gebäude rückspeisen – beispielsweise zur Eigenversorgung – nicht als Versorger gelten und keine zusätzliche Steuerpflicht auslösen. Das schafft dringend benötigte rechtliche Sicherheit und fördert technologische Innovationen wie Vehicle-to-Home oder Vehicle-to-Building.

Allerdings greift diese Regelung zu kurz, da die Einspeisung ins öffentliche Stromnetz nicht geregelt ist. Hier besteht gesetzgeberischer Nachholbedarf. Wer Strom aus privaten Elektrofahrzeugen ins Netz einspeist, darf dadurch nicht zum Energieversorger im steuerlichen Sinne werden. Der ZDK fordert eine explizite **Regelung zur Besteuerung von bidirektionaler Netzeinspeisung**, um auch diese Nutzung wirtschaftlich sinnvoll und rechtskonform zu ermöglichen.

Der ZDK fordert, Wasserstoff bei Einsatz im Verbrennungsmotor von der Energiesteuer zu befreien. Derzeit wird Wasserstoff, der in einer Brennstoffzelle genutzt wird, steuerlich begünstigt, während bei der Verwendung im Verbrennungsmotor Energiesteuer anfällt. Diese Ungleichbehandlung ist nicht sachgerecht, da Wasserstoff – unabhängig von der Antriebsform – keinen Kohlenstoff enthält und somit einen wichtigen Beitrag zur Defossilisierung, insbesondere im Schwerlastverkehr, leisten kann. Deutschland sollte von der bestehenden Möglichkeit Gebrauch machen, nach Artikel 19 der Richtlinie 2003/96 eine entsprechende Ausnahmegenehmigung zu beantragen.

Darüber hinaus steht der ZDK für die Gleichbehandlung erneuerbarer Kraftstoffe und fordert daher weiterhin die überfällige Reform der Kraftstoffbesteuerung auf nationaler Ebene. Die Steuersätze für erneuerbare Kraftstoffe – sowohl bei Reinkraftstoffen als auch in der Beimischung – sollten idealerweise auf den Mindeststeuersatz des Kommissionsvorschlags zur Energiesteuerrichtlinie, zumindest jedoch auf den Mindeststeuersatz der geltenden EU-Richtlinie gesenkt werden. Dies würde nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der mittelständischen Wirtschaft stärken, sondern auch ein klares Signal an andere EU-Mitgliedstaaten senden und den Klimaschutzzielen dienen.

Der ZDK begrüßt darüber hinaus die im Gesetzentwurf enthaltenen Klarstellungen zum Status von Ladepunkten und ihren Betreibern. Dass Ladepunktbetreiber – darunter auch viele Autohäuser und Werkstätten – künftig nicht mehr automatisch als Versorger gelten, schafft dringend benötigte Rechtssicherheit und reduziert den administrativen Aufwand für mittelständische Betriebe. Diese Regelung ist ein sinnvoller Schritt, um Investitionen in Ladeinfrastruktur zu erleichtern.

Insgesamt jedoch fällt die Bilanz kritisch aus: Der Gesetzentwurf erkennt die Rolle des mittelständischen Kfz-Gewerbes als Antrieb der Mobilitätswende und vertieft die steuerpolitische Ungleichbehandlung zwischen

verschiedenen Wirtschaftssektoren. Der ZDK fordert daher eine konsequente Nachbesserung: mit einer Ausweitung der Stromsteuerentlastung auf kleine und mittelständische Betriebe, einer steuerlichen Begünstigung von Ladestrom und einer Einbeziehung privater Haushalte in die steuerlichen Entlastungsmechanismen für Ladestrom. Nur so kann die Transformation des Verkehrs- und Energiesystems wirtschaftlich tragfähig und sozial gerecht gelingen.

Der ZDK fordert

- Ausweitung der Stromsteuerentlastung auch auf das mittelständische Kfz-Gewerbe
- Steuerliche Gleichstellung von Ladestrom mit anderen betrieblichen Stromverbräuchen
- Berücksichtigung öffentlicher Ladeinfrastruktur bei der Stromsteuersenkung
- Konkrete Regelung der Einspeisung aus Elektrofahrzeugen ins öffentliche Netz

Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK)

Der ZDK vertritt die berufsständischen Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe (Autohäuser und Werkstätten) und begleitet sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Der ZDK sorgt für Präsenz des Kraftfahrzeuggewerbes in der bundesweiten Öffentlichkeit und steht in Bonn und über die Hauptstadtrepräsentanz in Berlin in ständigem Dialog mit Bundesministerien und Bundesbehörden, Bundestag und Bundesrat sowie Entscheidungsträgern von Verbänden und Institutionen. Er vertritt seine Mitgliederinteressen auch auf europäischer Ebene über ein eigenes ZDK-Büro in Brüssel und die Alliance of European Car Dealers and Repairers (AECDR).

Das Kraftfahrzeuggewerbe in Deutschland: Rund 40.000 Autohäuser sowie Karosserie und Kfz-Werkstätten, haben 468.000 Beschäftigte, 235 Innungen, 14 Landesverbände und 34 Fabrikatsverbände unter dem Dach des ZDK. Die Autohäuser und Werkstätten in Deutschland bilden jährlich rund 98.000 Auszubildende aus und erzielen einen Umsatz von 224 Milliarden Euro mit dem Verkauf neuer und gebrauchter Fahrzeuge sowie mit Wartung, Reparatur und Service. Damit ist das Kfz-Gewerbe ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und spielt eine große Rolle bei der Transformation der in Mobilität in Deutschland.

Kontakt:

Carsten Bieler
Politischer Referent E-Mobilität, Digitalisierung

Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.
Zentralverband (ZDK)
Markgrafenstr. 35
10117 Berlin

Franz-Lohe-Straße 21
53129 Bonn

Telefon: +49 (0) 3080172024 - 43
E-Mail: bieler@kfzgewerbe.de
Internet: www.kfzgewerbe.de

