



Referentenentwurf Stromsteuergesetz

Stellungnahme der Konsortialpartner
des Projekts BDL Next

Stellungnahme der Konsortialpartner des Projekts BDL Next

Das Bundesministerium der Finanzen hat am 23.07.2025 einen Gesetzentwurf zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes veröffentlicht. Insbesondere soll damit den Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und der Stromspeicherung Rechnung getragen werden. Für den Erfolg der bidirektionalen Ladetechnologie sind nach Auffassung des Konsortiums dabei die folgenden Aspekte von besonderer Relevanz:

Einführung des bidirektionalen Ladens und Erweiterte Definition des Speicherbegriffs nach § 2 Nummer 8c, 9 StromStG

Das Konsortium begrüßt die erstmalige Definition des bidirektionalen Ladens im Rahmen des Stromsteuergesetzes in § 2 Nummer 8c. Mit der Neufassung des § 2 Nummer 9 wird neben Batteriespeichern auf elektrochemischer Basis ein breiterer Kreis von Stromspeichern in das Stromsteuerrecht einbezogen. Es ist angedacht, dass auch Stromspeicher im privaten Bereich unter diese Regelung fallen können, sofern diese wieder in das Versorgungsnetz einspeisen. Explizit ausgenommen sind jedoch Batteriespeicher als Teil eines Fahrzeugs, wodurch laut Gesetzesbegründung verhindert werden soll, dass die Energie zu anderen Zwecken als zur Rückgewinnung von Strom verwendet wird.

Differenzierung bei der Entstehung der Steuer nach § 5 Absatz 4 StromStG

Durch die Ausdehnung des Anwendungsbereichs aus § 2 Nummer 9, wurde es nötig in § 5 Absatz 4 eine Präzisierung im Hinblick auf die Entstehung der Steuer vorzunehmen. Insbesondere Speicher im privaten Bereich sollen nur insoweit als Teil des Versorgungsnetzes gelten – und damit von der Steuer ausgenommen sein – wie sie auch wieder in ein Versorgungsnetz einspeisen. Wir begrüßen, dass damit eine bilanzielle Betrachtung der Strommengen über das Veranlagungsjahr ermöglicht wird, um nur den zwischengespeicherten Teil, bspw. zur Erbringung von Regelleistung oder zur Teilnahme an den Strombörsen, von der Steuer zu befreien. Aufgrund des Ausschlusses von Fahrzeugbatterien aus dem rechtlichen Stromsteuerbegriff können Vehicle-to-Grid (V2G)-Anwendungsfälle von dieser Regelung jedoch nicht profitieren.

Steuerliche Behandlung von Ladepunkten nach § 5a StromStG

Mit § 5a wird zum einen die sogenannte Letztverbraucherfiktion des Energiewirtschaftsgesetz für den Ladepunkt auf das Stromsteuerrecht übertragen, um Einzelfallprüfungen bei komplexen Geschäftsmodellen „innerhalb der Ladesäule“ zu vermeiden. Zudem wird klargestellt, dass Halter:innen von bidirektionalen Fahrzeugen beim Rückspeisen nicht als Versorger gelten, und dass bei Verbrauch des rückgespeisten Stroms vor Ort – ohne Nutzung des allgemeinen Versorgungsnetzes – keine Steuer entsteht. Dies schafft Rechtssicherheit für Anwendungsfälle im Rahmen Vehicle-to-Home (V2H) bzw. Vehicle-to-Business (V2B) – nicht jedoch für V2G.

Position und Handlungsempfehlung des Konsortiums

Die Konsortialpartner begrüßen die Erweiterung des Stromspeicherbegriffs sowie die geschaffene Rechtssicherheit bzgl. des Versorgerstatus für bidirektionales Laden. Problematisch sehen sie jedoch den expliziten Ausschluss von V2G-Anwendungen von jeglichen Entlastungen bei der Stromsteuer. Der im Fahrzeug zwischengespeicherte Strom unterliegt damit weiterhin zwei Mal der Besteuerung: Sowohl bei der Zwischenspeicherung als auch beim Letztverbrauch durch Dritte. Die Steuererhebung auf zwischengespeicherten Netzstrom führt zu einer signifikanten Belastung bei einer Beteiligung der Fahrzeuge an den Strombörsen sowie bei der Bereitstellung von Systemdienstleistungen. Dadurch bleiben wichtige Flexibilitätspotenziale für das Energiesystem ungenutzt, was in der Konsequenz die Kosten der Energiewende in die Höhe treibt. Die in der Gesetzesbegründung vorgetragene Bedenken zur sicheren Abgrenzung von Fahrstrom und rückgespeistem Strom sowie der Ansatz über die juristische Einordnung der Ladesäule als Letztverbraucher Vereinfachungen zu schaffen, sind zwar nachvollziehbar, verkennen jedoch, dass mittlerweile regulatorische Instrumente und technische Lösungen für diese Problematik existieren.

Mit der Neufassung des § 19 EEG im Februar 2025 wurden für Speicher und Ladepunkte von bidirektionalen Elektrofahrzeugen eine neue Abgrenzungsoption nach Absatz 3b und eine Pauschalooption nach Absatz 3c eingeführt, die eine Abgrenzung von Grün- und Graustrom bei multivalenten Stromspeichern ermöglichen. Wenn dadurch genau der Stromanteil identifiziert werden kann, der nach Speicherung wieder ins Netz zurückfließt (also wie Graustrom behandelt wird), ist nicht ersichtlich, warum die Regelungen des EEG nicht auch im Stromsteuerrecht gelten sollten. Im Kontext der Umlageerhebung wurde mit dem § 21 EnFG und der darin beschriebenen Saldierungslogik ebenfalls ein Weg aufgezeigt, wie eine Befreiung von staatlich induzierten Preisbestandteilen bei der Zwischenspeicherung in bidirektionalen Elektrofahrzeugen funktionieren kann. Der Anspruch auf die Erstattung der Umlagen nach § 21 EnFG und der Zahlungsanspruch nach § 19 EEG sind dabei komplementär anzuwenden. Selbst bei Anwendung dieser Saldierungslogik wären Speicherverluste in bidirektionalen Fahrzeugen gegenüber denen in stationären Speichern weiterhin voll steuerpflichtig.

Der Projektpartner Bayernwerk Netz hat in diesem Zuge ein [skalierungsfähiges Zähler- und Messkonzept](#) für bidirektionales Laden in der Niederspannung vorgestellt und plant dieses im kommenden Festlegungsverfahren der Bundesnetzagentur zur Marktintegration von Speichern und Ladepunkten (MiSpeL) einzubringen. Ein solches Konzept zur Abgrenzung von zwischengespeichertem Netzstrom in Fahrzeugbatterien ließe sich ohne Weiteres auch bei der Steuererhebung anwenden und könnte in Verbindung mit einer entsprechenden Gesetzesanpassung wertvolle Flexibilitäten für das Energiesystem erschließen

Herausgeber



Am Blütenanger 71
80995 München
+49 (0)89 158121-0
info@ffe.de
www.ffe.de

Stellungnahme aus dem Projekt BDL Next

Veröffentlicht am

12.09.2025

Projektpartner

FfE
Bayernwerk Netz
BMW Group
Compleo Charging Solutions
EBZ Business School
E.ON
KIT - Karlsruher Institut für Technologie
KEO Connectivity
TenneT
Universität Passau

Geschäftsleitung

Dr.-Ing. Serafin von Roon
Dr.-Ing. Christoph Pellingner
Dr.-Ing. Anna Gruber
Dr.-Ing. Andrej Guminski

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Förderkennzeichen

01MV23013