



Stellungnahme des Bundesverbandes Deutscher Leasing-Unternehmen e.V.

zu dem

Referentenentwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von lediglich mit E-Fuels betriebbaren Kraftfahrzeugen (E-Fuels-only-Gesetz)

(GZ III B 5 - S 6031/23/10003 :004 | DOK 2024/0749267)

Berlin, 14. Oktober 2024

1. Vorbemerkung

Als Bundesverband Deutscher Leasing-Unternehmen e.V. (BDL) vertreten wir die Interessen der deutschen Leasing-Wirtschaft. Die Unternehmen unserer Branche haben 2023 im Auftrag und nach den Wünschen ihrer meist mittelständischen Kunden Investitionen von rund 84 Mrd. Euro in langlebige Ausrüstungsgüter realisiert. Knapp zwei Drittel des Investitionsvolumens entfallen auf Pkw – jedes zweite neu zugelassene Fahrzeug ist geleast. Besonders hohe Wachstumsraten erzielt Leasing im Bereich batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV), wo der Zuwachs 2023 gegenüber 2022 bei +70 % lag. Leasing trägt somit maßgeblich zum Markthochlauf alternativer Antriebsarten und somit zum Gelingen der Mobilitätswende bei.

2. Technologieoffenheit richtig und wichtig

Wir begrüßen den mit dem vorliegenden Gesetzentwurf verbundenen Ansatz der Technologieoffenheit. Wir sind überzeugt, dass sich mit dieser Herangehensweise die Herausforderungen des Klimawandels und der Transformation am effizientesten bewältigen lassen. Denn technologischer Wettbewerb im marktwirtschaftlichen Umfeld bietet größere Aussichten auf den zur Erreichung der Klimaziele erforderlichen technischen Fortschritt als planwirtschaftliche Weichenstellungen am Reißbrett der Politik.

Die angestrebte technologieneutrale Ausgestaltung der steuerlichen Regelungen für klimaneutrale Fahrzeuge und ihre Nutzung weist diesbezüglich in die richtige Richtung. Denn sie zielt auf diskriminierungsfreie Rahmenbedingungen für die Entwicklung und den Einsatz verschiedener technologischer Wege, um das gemeinsame Ziel einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor durch einen Wechsel zu klimaneutralen Antriebsarten zu erreichen.

3. Aufgeschobene Inkraftsetzung überdenken

Die vorgeschlagene Kraftfahrzeugsteuerbefreiung und die reduzierte Besteuerung des privaten Nutzungsanteils von E-Fuels-only-Kraftfahrzeugen sollen erst ab dem 1. Januar 2030 wirksam werden. Zur Begründung wird auf ein noch nicht abgeschlossenes europäisches Rechtssetzungsverfahren sowie auf den erwarteten Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung solcher Fahrzeuge verwiesen.



Den Aufschub der Inkraftsetzung der beiden Vorhaben bis 2030 halten wir mit Blick auf den angestrebten möglichst raschen Markthochlauf von E-Fuels-only-Fahrzeugen für nicht nachvollziehbar. Er ist auch nicht mit dem Ziel eines technologieneutralen steuerlichen Umfelds für alternative Antriebsformen vereinbar. Denn die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung und die ermäßigte Dienstwagenbesteuerung für vergleichbare BEV wird – Stand heute – bis dahin ausgelaufen sein oder in Kürze auslaufen.

Wir regen an, auf den Aufschub des Inkrafttretens der Regelungen für E-Fuels-only-Fahrzeuge zu verzichten und darüber hinaus die Begünstigungszeiträume für die verschiedenen alternativen Antriebsformen auf den 31. Dezember 2039 hin zu harmonisieren.

4. Nachfrageimpulse im Flottensegment als Treiber der Mobilitätswende nutzen

Wie eingangs bereits erwähnt, leistet Leasing einen entscheidenden Beitrag zum Markthochlauf alternativer Antriebsformen. In 2023 wurde rund jedes zweite neu zugelassene BEV geleast. Dies stärkt zugleich den Gebrauchtwagenmarkt für klimafreundliche Pkw. Denn Firmenwagen stehen nach Ablauf der i. d. R. maximal dreijährigen Leasing-Laufzeit als günstige „Junge Gebrauchte“ einem erweiterten Kundenkreis zur Verfügung, der auch preissensitivere Nachfrager einschließt. Wie schon bei vielen früheren Schlüsselinnovationen zeigt sich auch im Bereich der Mobilitätswende, dass Leasing wie kaum ein anderes Instrument in der Lage ist, technischen Fortschritt an den Markt und auf die Straße zu bringen. Dies setzt jedoch eine entsprechende Nachfrage auf Kundenseite voraus, da Leasing-Unternehmen ausschließlich auf Bestellung und nach den Wünschen ihrer Kunden investieren.

Wir möchten die Bundesregierung deshalb darin bestärken, das Flottensegment als Treiber der Mobilitätswende zu nutzen und entsprechende Nachfrageimpulse bei Dienst- und Firmenwagenkunden zu setzen. Deshalb begrüßen wir besonders die beiden auf diesen Sektor zielenden Vorhaben des Gesetzespakets. Gerade die ermäßigte Dienstwagenbesteuerung hat sich bereits bisher als effektives Instrument erwiesen, um nachfrageseitige Anreize für den Umstieg auf klimaneutrale Antriebsformen zu setzen. Sie wird auch in Zukunft bei E-Fuels und weiteren, heute unter Umständen noch gar nicht bekannten Technologien zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs ihre Wirkung nicht verfehlen. Und auch die Erleichterungen bei der gewerbsteuerlichen Hinzurechnung der Finanzierungsanteile von Leasing-Raten werden einen graduellen Beitrag dazu leisten, dass alternative Antriebe für gewerbliche Fahrzeugnutzer attraktiver werden.