

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

11.10.2024

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu o.g. Gesetzentwurf Stellung zu nehmen und möchten folgende Anmerkungen machen:

I. Allgemeine Anmerkungen

Die deutsche Automobilindustrie bekennt sich zum Ziel der Klimaneutralität. Damit einhergeht zwingend die Schaffung unterstützender Rahmenbedingungen und eines investitionsfreundlichen Regulierungsumfeldes – nicht nur in Bezug auf den Markthochlauf der Elektromobilität sondern auch durch ambitionierte Ziele für erneuerbare Kraftstoffe. Für die Klimazielerreichung im Verkehrssektor ist insbesondere der Fahrzeugbestand stärker in den Fokus zu nehmen. Ohne eine Senkung der fossilen Anteile im Kraftstoff ist kein ausreichender Beitrag dieses Sektors möglich.

Die EU-Kommission muss im Sinne der Technologieoffenheit gemäß Erwägungsgrund 11 der Verordnung zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen umgehend einen technisch und am Markt umsetzbaren Rahmen entwickeln, damit auch Carbon Neutral Fuels Fahrzeuge unmittelbar als CO₂-frei eingestuft werden.

Eine steuerliche Gleichstellung von mit erneuerbaren Kraftstoffen betankten Fahrzeugen mit vollelektrisch betriebenen Fahrzeugen – wie zuletzt auch bereits in der Wachstumsinitiative der Bundesregierung als Vorhaben genannt – kann dabei einen wirksamen, ergänzenden Beitrag leisten. Daher **begrüßen** wir die Zielstellung des nunmehr vorgelegten Referentenentwurfs **ausdrücklich**.

II. Spezifische Anmerkungen

- **Auswahl Kraftstoffe:** Ein E-Fuels-only-Ansatz greift zu eng. Biokraftstoffe bieten heute schon Potential, das nicht verschenkt werden darf. Schließlich werden auch im Jahr 2030 die zur Verfügung stehenden Mengen an E-Fuels weiterhin begrenzt sein. Insofern werden wir bis auf Weiteres auf Biokraftstoffe angewiesen sein, die durch eine solche Regelung entsprechend mitberücksichtigt werden sollten. Daher sollten alle erneuerbaren Kraftstoffe im Sinne der EU Erneuerbare Energien Richtlinie (RED) (sog. Carbon-Neutral-Fuels (CNF)) zum Einsatz kommen dürfen: Gem. Art. 29a Abs. 1 RED III müssen CNF eine THG-Minderung von mind. 70% aufweisen. Der VDA unterstützt diesen Ansatz und vertritt die Auffassung, dass alles, was mind. 70% CO₂ einspart, entsprechend im Rahmen der RED angerechnet werden sollte. Dies sind nachhaltige Biokraftstoffe (konventionell, fortschrittlich, abfallbasiert) und RFNBO (d.h. „renewable fuels of non-biological origin: Wasserstoff, E-Fuels). Dieser Ansatz entspricht zudem dem Carbon-Neutral-Fuels-only-Ansatz aus der EU CO₂ Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge. **Anstelle der Kategorie E-Fuels Only sollte daher die Kategorie Carbon-Neutral Fuels Vehicle steuerlich gleichwertig zur Elektromobilität behandelt werden.**

Mit Blick auf die laufenden Arbeiten auf EU-Ebene für die **Genehmigungsfähigkeit von CNF-only-Fahrzeugen** befürworten wir im Sinne der **Technologieoffenheit** dementsprechend ebenfalls eine Lösung, die CNF breit und **gemäß der geltenden RED** definiert, d.h. neben strombasierten eFuels (RFNBOs) sollten auch **Biokraftstoffe** Teil der Lösung sein. Dementsprechend wäre es konsequent, Biokraftstoffe und RFNBOs künftig auch steuerlich gleich zu behandeln. Bei der CNF-Definition bedarf es hier schneller

regulatorische Klarheit, damit die Industrie mit der Produktion beginnen und parallel ein CNF-Hochlauf stattfinden kann.

Unabhängig von der Ausgestaltung der CNF-Fahrzeugkategorie erfordert die **dringend notwendige Reduktion von CO₂-Emissionen im Fahrzeugbestand** weitere konsequente Maßnahmen, um eine Defossilisierung von Kraftstoffen anzureizen. Hierzu gehören eine **ambitionierte Umsetzung und konsequente Weiterentwicklung der RED mit langfristigem Zielpfad über 2030 hinaus**, ein **funktionsfähiger Emissionshandel**, eine **Importstrategie für RFNBOs** aber eben auch **steuerliche Begünstigungen** für erneuerbare Kraftstoffe. Dies gilt sowohl für die neue CNF-Fahrzeugkategorie und deren steuerliche Gleichbehandlung mit batterieelektrischen Fahrzeugen, als auch mit Blick auf die geplante Novellierung der europäischen Energiesteuerrichtlinie (ETD), die möglichst rasch verabschiedet werden sollte.

- **Weitere Gleichbehandlung von Zero-Emission-Technologien:** Die angesprochenen Steuergesetzgebungen schaffen bisher Anreize für batterieelektrische und brennstoffzellenelektrische Mobilität. Neben den oben genannten erneuerbaren Kraftstoffen sollten die Erleichterungen **auch für den Wasserstoffmotor** gelten. Dieser ist im Sinne der EU CO₂ Flottenregulierung für schwere Nutzfahrzeuge ein Zero-Emission-Fahrzeug. Der H₂-Motor sollte daher im Text der Vollständigkeit halber namentlich erwähnt werden.
- **Berücksichtigung aller Fahrzeugklassen:** Klimaneutrale Kraftstoffe eignen sich sowohl für Pkw/leichte Nutzfahrzeuge als auch für Lkw bzw. sind sie dort genauso erforderlich. Daher ist entscheidend, dass sowohl die angestrebte Genehmigungsfähigkeit als auch die steuerlichen Begünstigungen – sofern einschlägig – **gleichermaßen für Pkw/leichte Nfz und für schwere Nutzfahrzeuge gelten**.
- **Inkrafttreten der Neuregelung:** Die Steuererleichterungen sollten nicht erst 2030 sondern idealerweise schon 2025 in Kraft treten. Um frühzeitig Anreize sowie Planungssicherheit für Unternehmen, die in diese Fahrzeugklassen investieren wollen, zu schaffen und den Hochlauf zu fördern, sollte die Regelung sofort, d.h. bereits zum 1.1.2025, in Kraft treten. CO₂-neutrale Fahrzeuge und Kraftstoffe (fast ausschließlich Biokraftstoffe) sind verfügbar und mit einem technologieneutralen Level-Playing-Field kann schneller und effizienter Klimaschutz im Verkehr erreicht werden.

III. Ergänzende Anmerkung

- **Verlängerung der bestehenden Kfz-Steuerbefreiung für reine Elektrofahrzeuge:** Des Weiteren möchten wir über den vorliegenden Gesetzentwurf hinaus ergänzend darauf hinweisen, dass die derzeitige Steuerbefreiung von reinen Elektrofahrzeugen bei der Kraftfahrzeugsteuer, die bis längstens zum 31. Dezember 2030 gewährt wird, nur noch für Elektrofahrzeuge zur Anwendung kommt, die bis zum 31. Dezember 2025 erstmalig zugelassen werden (§ 3d Abs. 1 KraftStG). Wir setzen uns dafür ein, die Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge auch darüber hinaus fortzuführen und eine Verlängerung sowohl der Neuzulassungsfrist als auch der Steuerbefreiung zügig gesetzlich vorzusehen. Dies wäre ein weiteres wichtiges Signal zur Unterstützung des nachhaltigen Hochlaufs der Elektromobilität sowie zur Stärkung der Verbraucherinnen und Verbraucher.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin

Besucheradresse:
Markgrafenstraße 43, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)