

**Kommentierung des  
Referentenentwurfs des Bundesministeriums der Finanzen (BMF)**

betreffend des

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

**A. Allgemeiner Kommentar:**

Die **eFuel Alliance begrüßt ausdrücklich die Initiative** des Bundesministeriums der Finanzen, um Kraftfahrzeuge, die mit unterschiedlichen klimafreundlichen Energieträgern betrieben werden, steuerlich gleich zu behandeln. Aus unserer Sicht ist dieser Referentenentwurf die logische Konsequenz aus einem technologieneutralen Ansatz, die sich auf die Minderung von klimaschädlichen Emissionen konzentriert. Der Gesetzesentwurf ist daher ein wichtiger, erster Schritt.

Gleichzeitig beschränkt sich der Referentenentwurf auf eFuels-Only. Aus unserer Sicht sollte die Basis der Bewertung der klimafreundlichen Energieträger auf alle Kraftstoffe, die konform mit der **Erneuerbaren Energien Richtlinie (RED)** sind, zugelassen werden. Erhebliche Potenziale zur Minderung von CO<sub>2</sub> werden sonst ausgelassen.

Weiter möchte die eFuel Alliance in diesem Kontext insbesondere auf die Bedeutung der **Energiesteuerungsrichtlinie (ETD)** verweisen. Die Überarbeitung des Kommissionsvorschlags aus dem Jahr 2021 ist nach wie vor im politischen Prozess. Eine Einigung ist ausstehend, aber dringend erforderlich. Wir möchten betonen, dass günstige Steuersätze für nachhaltige Energieträger von entscheidender Bedeutung sind, um das Ziel des Europäischen Green Deal zu erreichen und die Entwicklung neuer Energiemärkte und -technologien voranzutreiben, die sich seit der Verabschiedung der Richtlinie im Jahr 2003 erheblich weiterentwickelt haben. Neben der steuerlichen Begünstigung von mit eFuels betriebenen Kraftfahrzeugen muss daher auch eine energiesteuerliche Besserstellung stattfinden, um das im Referentenentwurf genannte Ziel eines beschleunigten Markthochlaufs von eFuels zu erreichen. Auch ohne Revision der ETD ist es bereits heute national unmittelbar möglich, die **bestehenden Mindeststeuersätze** für RED-konforme erneuerbare Kraftstoffe von 33 Cent/Liter (Diesel) und 35,9 Cent/Liter (Benzin) anzuwenden.

Ein weiterer Ansatzpunkt für steuerliche Gleichstellung für klimafreundliche Antriebe betrifft die CO<sub>2</sub>-Abgabe für die Logistikbranche in der sogenannten „**Eurovignette**“. Ähnlich der Elektromobilität sollten auch RED-konforme Kraftstoffe von der CO<sub>2</sub> Abgabe ausgenommen werden. Dieses Vorgehen wäre konsistent mit der Nullstellung (Zero-Emission-Factor) im Europäischen Emissionshandel (vgl. Überwachung von und der Berichterstattung über Treibhausgasemissionen gemäß der Richtlinie 2003/87/EG, Durchführungsverordnung - C(2024)6542). Klimaneutrale Energieträger erfordern im Emissionshandel keine Abgabe von Zertifikaten, da sie kein zusätzliches CO<sub>2</sub> emittieren. Dieses Prinzip gilt es aus unserer Sicht auch in der LKW-Maut zu berücksichtigen.

Abschließend empfehlen wir die Gleichbehandlung auch im Rahmen der Weiterentwicklung des Steuerfortentwicklungsgesetz zu berücksichtigen und die geplante Sonderabschreibung nicht auf Elektrofahrzeuge zu begrenzen.

## **B. Referentenentwurf:**

### **Artikel 1**

„§ 3c Steuerbefreiung für lediglich mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs für den Verkehr betreibbare Kraftfahrzeuge.

- Von der Steuer befreit ist das Halten von Kraftfahrzeugen, die nach verbindlicher Feststellung der zuständigen Verkehrsbehörde lediglich mit klimaneutral hergestellten Kraftstoffen im Sinne des Artikel 2 Satz 2 Nummer 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82, L 311 vom 25.9.2020, S. 11 L 41 vom 22.2.2022, S. 37)), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/759 (ABl. L 139 vom 18.5.2022, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung, betrieben werden können (E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge). Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Kraftfahrzeugs in der Zeit vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2039 für die Dauer von zehn Jahren gewährt, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2042.“

Die eFuel Alliance weist darauf hin, dass der Gesetzgebungsprozess auf europäischer Ebene zur Definition einer eFuels-Only Fahrzeugklasse nicht abgeschlossen ist. Wir empfehlen, diesen Prozess in dem Entwurf zu berücksichtigen. Teil B des Referentenentwurfs führt richtigerweise den Prozess des **TCMV** sowie **Euro7** als regulatorische Pfade auf. Für die vorgeschlagenen steuerlichen Änderungen ist eine Definition einer Fahrzeugklasse notwendig. Dies kann aber auch durch die Überarbeitung der **CO2 Emissionsstandards für PKW und Vans** sowie **schwere Nutzfahrzeuge** (Verordnung (EU) 2023/851 und Verordnung (EU) 2024/1610) geschehen. Die CO2 Emissionsstandards beinhalten unter anderem Definitionen von Nullemissionsfahrzeugen sowie die Anforderung an die Europäische Kommission, eine Methodik zur Zulassung von Fahrzeugen, die mit CO2-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zu entwickeln.

Eine Fahrzeugklasse sowie die Anrechnung erneuerbarer Kraftstoffe auf die CO2-Minderung von Neuzulassungen kann daher auch über die CO2 Standards definiert werden – unabhängig vom Prozess im TCMV. Dadurch sind aktuell eine breite Auswahl an Möglichkeiten denkbar, die von rein technisch-sensorischen bis hin zu bilanziellen Lösungen reichen.

**Daher sollte der Gesetzesentwurf, spezifisch Artikel 3c, hinsichtlich der zugrundeliegenden europäischen Rechtsgrundlage offen gestaltet werden oder eine Klausel zur Anpassung beinhalten.** Sowohl TCMV, Euro7 als auch die CO2 Standards können die notwendige Fahrzeugklasse abbilden.

Teil B führt zudem 2030 als Startjahr an, da die Gesetzgebung auf europäischer Ebene noch nicht abgeschlossen ist. Die aktuelle politische Entwicklung der CO2 Standards deutet auf eine frühe Überarbeitung im Jahr 2025 hin. Selbst bei den bereits festgelegten Überarbeitungszeitpunkten (2026 für PKW/Vans und 2027 für LKW) würden die Verordnungen vor 2030 in Kraft treten und unmittelbar national gelten. **Um insbesondere im frühen Markthochlauf Kostenvorteile zu erzielen, wäre die Steuervergünstigung mit dem frühesten möglichen Startdatum wünschenswert, idealerweise 01.01.2025.**

## **Artikel 2**

3. Nach § 6e wird folgender § 6f eingefügt:

[...]

- Für Fahrzeuge im Sinne des § 3c Kraftfahrzeugsteuergesetz (E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge) bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2029 und vor dem 1. Januar 2040 ist der Bruttolistenpreis nur
  - o a) zu einem Viertel anzusetzen, wenn dieser nicht mehr als 70 000 [95 000] Euro beträgt oder
  - o b) zur Hälfte anzusetzen, wenn dieser mehr als 70 000 [95 000] Euro beträgt.

Wir begrüßen diesen Vorschlag, empfehlen in der Berücksichtigung des § 3c Kraftfahrzeugsteuergesetz die zu Artikel 1 erwähnte Berücksichtigung der verschiedenen möglichen Rechtsgrundlagen sowie den frühesten möglichen Zeitpunkt des Inkrafttretens.

## **Artikel 3**

Nach Doppelbuchstabe cc wird folgender Doppelbuchstabe dd angefügt:

- „dd) Fahrzeugen im Sinne des § 3c des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (E-Fuels only-Kraftfahrzeuge),“.

Wir begrüßen diesen Vorschlag, empfehlen in der Berücksichtigung des § 3c Kraftfahrzeugsteuergesetz die zu Artikel 1 erwähnte Berücksichtigung der verschiedenen möglichen Rechtsgrundlagen sowie den frühesten möglichen Zeitpunkt des Inkrafttretens.

**Berlin, 14.10.2024**

### **>>>Die eFuel Alliance e.V.<<<**

Die eFuel Alliance ist eine Interessengemeinschaft, die sich für die politische und gesellschaftliche Akzeptanz von eFuels und für deren Zulassung einsetzt. Wir vertreten mehr als 180 Unternehmen, Verbände und Verbraucherorganisationen entlang der Wertschöpfungskette der eFuel-Produktion. Wir stehen für einen fairen Wettbewerb und gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle relevanten Emissionsminderungslösungen. Wir bekennen uns klar zu mehr Klimaschutz und wollen erreichen, dass der bedeutende Beitrag von eFuels zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz breit anerkannt wird. Unser Ziel ist es, die industrielle Produktion und breite Nutzung von CO2-neutralen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen zu ermöglichen.