



## Stellungnahme des NABU zum E-fuels-only-Gesetz



*Seit 1899 setzt sich der NABU für eine lebendige, artenreiche und widerstandsfähige Natur ein. Natur- und Artenschutz bedeuten dabei auch, die Ursachen für die schlechte Entwicklung von Ökosystemen als Ganze zu identifizieren und diese Treiber gezielt zu bekämpfen. Der NABU tritt dabei unter anderem dafür ein, dass die Belange des Natur- und Klimaschutzes im Verkehr maßgeblich Berücksichtigung finden und wertvolle Natur erhalten bleibt und wiederhergestellt wird, um der Biodiversitätskrise und dem Klimawandel Einhalt zu gebieten. Hierzu zählt auch, sich für eine Mobilitäts- und Antriebswende einzusetzen, die Anreize für klimaschädliche und ineffiziente Antriebstechnologien und Kraftstoffe vermeidet.*

### Zusammenfassung:

Der vorliegende Gesetzesentwurf des „E-Fuels-only-Gesetzes“ wird nicht dazu beitragen, die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen oder effiziente Antriebstechnologien anzureizen.

### Im Einzelnen:

Der Gesetzesentwurf lässt offen, **welche Kriterien ein Kraftfahrzeug erfüllen muss**, um als E-Fuels-only-Kfz kategorisiert zu werden. Es ist unklar, wie technisch garantiert werden kann, dass ein Fahrzeug ausschließlich E-Fuels tankt. Ohne eine klare Definition bleibt ungeklärt, ob solche Fahrzeuge tatsächlich klimafreundlicher sind und ob die Regelung nicht letztlich dazu führt, in der Realität mit fossilen Kraftstoffen betankten Fahrzeugen einen Steuernachlass zu gewähren.

Der vorliegende Entwurf **fördert keine klimaneutrale Mobilität**. Er verweist auf die Richtlinie (EU) 2018/2001 (renewable energy directive, RED), in der für E-Fuels nur eine Treibhausgasreduktion von 70 Prozent gegenüber fossilen Kraftstoffen vorgeschrieben ist. Dieser Verweis zeigt, dass es sich bei E-Fuel-only-Kfz nicht um eine Technologie handelt, die für eine klimaneutrale Zukunft geeignet ist. Zudem zeigen Studien, dass die

### Kontakt

**NABU Bundesgeschäftsstelle**

**Berlin, 14.10.2024**

**Lobbyregisternummer: R001667**

Mengen erneuerbaren Stroms, die zur Produktion von e-fuels im nennenswerten Umfang für die Straße notwendig wären, weder in Europa noch global abbildbar sind.

Laut Gesetzesentwurf werden signifikante Zulassungszahlen für E-Fuels-only-Kfz erst ab dem Jahr 2030 angenommen. Gleichzeitig bieten vollelektrische Kraftfahrzeuge eine bereits heute verfügbare und klimaschonende Alternative. E-Fuels werden weiterhin teuer sein; Schätzungen gehen von mehr als 4 Euro pro Liter aus. Die Annahme, E-fuels wären somit eine Alternative um einkommensschwächere Haushalte, welche weiterhin Bestandsfahrzeuge fahren, zu unterstützen, ist somit nicht haltbar. Darüber hinaus geht Fraunhofer ISI davon aus, dass "die CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten bei Pkw mit E-Fuels in 2030 bei ca. 1000 €/tCO<sub>2</sub> und damit um den Faktor 8 bis 10 über denen der [liegen]".

Weiterhin sind Sektoren wie der Flug- und Schiffsverkehr sowie die Industrie auf synthetische Kraftstoffe und den zu Grunde liegenden Wasserstoff angewiesen, um klimaneutral zu werden. E-Fuel-only-Kfz würden mit diesen Sektoren um die verfügbaren Mengen E-Fuels konkurrieren und ihren Preis damit zusätzlich in die Höhe treiben. Grundsätzlich kritisieren wir die Bestrebung, E-Fuels in Autos einzusetzen, scharf. E-Fuels sind höchst ineffizient. Die Produktion von E-Fuels erfordert enorme Mengen an erneuerbarem Strom. 70 bis 80 Prozent der Energie geht bei der Produktion von E-Fuels verloren. Ein Auto mit Verbrennungsmotor, das mit E-Fuels betrieben wird, verbraucht daher sechsmal mehr Energie als ein Elektroauto. Darüber hinaus stoßen Fahrzeuge, die E-Fuels nutzen, weiterhin gesundheitsschädliche Schadstoffe wie Stickoxide und Feinstaub aus. Fahrzeuge mit einem Steuervorteil auszustatten, die erhebliche staatliche Kosten für Luftreinhaltung in Städten und im Gesundheitswesen verursachen, ist gesetzgeberisch höchst ineffizient.

Hinzukommt, dass mit dem vorliegenden Entwurf **keine Gleichstellung von Antriebs-technologien erreicht** würde, da die Steuerbefreiung von der Kfz-Steuer für batterieelektrische Fahrzeuge bis 2030 beschränkt ist

Die steuerliche Besserstellung von "E-Fuels-only-Kfz" wird daher lediglich die dringend notwendige Antriebswende hin zu batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEVs) verschleppen und die Klimaziele für die Bundesrepublik Deutschland in weitere Ferne rücken lassen. Die mangelnde Effizienz und daraus folgend die unerschwingliche Preissituation von e-Fuels wird den deren Einsatz auch mittel- und langfristig zum Nischenphänomen machen, welches keinerlei Klimavorteile bietet. Die steuerliche Bevorteilung von e-Fuels-only-Fahrzeugen wird allerdings dazu beitragen, dass auch herkömmliche Verbrennerfahrzeuge auf Basis von fossilen Kraftstoffen von dem Gesetz profitieren und somit gar Nachteile für die Klimabilanz im Verkehr generiert werden.

Statt mit einer Scheinlösung wie e-Fuels die wirtschaftliche Situation und Planbarkeit der deutschen Automobilindustrie noch weiter zu verschlechtern, plädieren wir stattdessen für eine konsequente Verbesserung der steuerlichen Stellung von BEVs. Im Sinne der angestrebten deutschen Klimaneutralität benötigt insbesondere der Verkehrssektor effiziente Vorgaben, um zeitnah auf einen Pfad zu deren Erreichung abzubiegen.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Gesetzesentwurf in seiner jetzigen Form eine riskante Subventionierung einer kaum definierten, ineffizienten und wenig zukunftsfähigen Technologie vorsieht. Statt E-Fuels in Autos zu fördern, sollte der Fokus auf emissionsfreien Antrieben wie der Elektromobilität liegen, die bereits heute in der Lage sind, die Klimaziele effizienter, kostengünstiger und sauberer zu erreichen.