

Bundesministerium der Finanzen
Abteilung III
Referat III B5 - Kraftfahrzeug- und
Luftverkehrsteuer

11016 Berlin

Ansprechpartner:
Dr. Benjamin Stephan
Teamleiter Mobilität

[REDACTED]
Marienstraße 19/20
10117 Berlin

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

11. Oktober 2024

Greenpeace Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von lediglich mit E-Fuels betreibbaren Kraftfahrzeugen (E-Fuels-only-Gesetz)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Greenpeace arbeitet seit vielen Jahren zum Klima- und Umweltschutz im Verkehr und hat in diesem Rahmen auch verschiedene Vorschläge zur Weiterentwicklung des steuerlichen Rahmens gemacht. Deshalb möchten wir Sie bitten, Greenpeace in den Verteiler der Verbände aufzunehmen, die Sie über die Möglichkeiten zu Stellungnahmen bei entsprechenden Gesetzesvorhaben informieren.

Greenpeace lehnt eine steuerliche Privilegierung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab, auch wenn diese lediglich mit E-Fuels betrieben werden könnten. Der Betrieb von E-Fuels-only Pkw ist im Vergleich zu elektrischen Alternativen ineffizient und es werden nicht ausreichend E-Fuels zur Verfügung stehen, um sie im Straßenverkehr auf ineffiziente Optionen verschwenden zu können. Zudem geht auch der Betrieb von E-Fuels-only Fahrzeugen mit gesundheitsschädlichen Abgasen einher und es besteht eine erhebliche Betrugsgefahr. Weiter verschwendet die Privilegierung von E-Fuels-only Pkw gegenüber Elektroautos oder Brennstoffzellenfahrzeugen Steuergelder und erschwert die Planungssicherheit der Autoindustrie.

Der Betrieb von E-Fuel Pkw ist ineffizient und es stehen nicht ausreichend E-Fuels zur Verfügung

Aufgrund der verschiedenen energieintensiven Schritte bei der Herstellung von E-Fuels und dem niedrigen Wirkungsgrad von Verbrennungsmotoren ist der Stromaufwand pro zurückgelegtem Fahrzeugkilometer enorm. Ein E-Fuels-only Pkw braucht mehr als die fünffache Strommenge, wie

ein vergleichbares, batterieelektrisch betriebenes Fahrzeug.¹ Entsprechend werden auch die Betriebskosten um ein Vielfaches höher liegen als bei Elektroautos. Auch sinkende Herstellungskosten bei der Skalierung der E-Fuel Produktion wird daran nichts grundlegendes ändern. Laut einer Prognose von Transport & Environment ist im Jahr 2030 mit einem Tankpreis von 2,80 Euro pro Liter für E-fuels zu rechnen.² Es ist kein verantwortungsvoller Einsatz von Steuergeldern, wenn damit Technologien gefördert werden, zu denen viel kostengünstigere Alternativen zur Verfügung stehen.

Zudem werden auch nicht in Ansätzen die benötigten E-Fuel-Mengen zur Verfügung stehen. Ein Einsatz von E-Fuels im Straßenverkehr ginge dann immer zu Lasten anderer Sektoren, denen keine technologischen Alternativen zur Verfügung stehen. Der Bedarf in diesen Bereichen, insbesondere Luftverkehr, Seeverkehr und der Chemieindustrie, ist enorm. So zeigt eine Aufstellung des Potsdam Institut für Klimafolgenforschung aus dem vergangenen Jahr, dass die Kapazität der bis dahin **weltweit** angekündigten Produktionsanlagen, deren Finanzierung in großen Teilen noch nicht gesichert ist und die zum Teil erst bis 2035 in Betrieb gehen, nicht ausreichen würde, um allein die **deutsche** Nachfrage in den Sektoren Luftverkehr, Schifffahrt und Chemieindustrie zu sichern.³ Eine Privilegierung von E-Fuels-only Pkw wäre also nicht nur ein mehr als ineffizienter Einsatz von Steuergeldern, sie würde gleichzeitig einen nicht unerheblichen volkswirtschaftlichen Schaden produzieren, indem wichtigen Schlüsselindustrien der Zugang zu E-Fuels erschwert wird. Dass die Bundesregierung nach den massiven Streichungen bei Fördermitteln für den Einsatz von Efuels im Luft- und Seeverkehr nun diese -aus zuvor genannten Gründen - schädliche Förderkulisse im Straßenverkehr schafft, ist aus Klimaschutzsicht äußerst bedenklich.

E-Fuel-only Fahrzeuge verursachen Gesundheitsschäden

Neben den CO₂-Emissionen erzeugen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor weitere Luftschadstoffe, mit denen teils erhebliche Umwelt- und Gesundheitsfolgen einhergehen. Laut Schätzungen der Europäischen Umweltagentur (EEA) und des Umweltbundesamts (UBA) sterben jährlich mehrere zehntausend Menschen in Deutschland vorzeitig aufgrund von Luftverschmutzung, vor allem durch Feinstaub (PM₁₀, PM_{2.5}), Stickoxiden (NO_x) und bodennahem Ozon (O₃). Verkehr ist eine maßgebliche Quelle dieser Luftverschmutzung. Die Abgasbelastung bei E-Fuel-Fahrzeugen bleibt bei Feinstaub und Stickoxiden aber ebenso hoch wie die von fossil betriebenen Verbrennern.⁴ Auch aufgrund der gesundheitlichen Folgekosten, sollte von einer steuerlichen Privilegierung von E-Fuels-only Fahrzeugen abgesehen werden.

E-Fuels-only Fahrzeuge - Bürokratiemonster mit hohem Betrugsrisiko

Mit der Schaffung von E-Fuels-only Fahrzeugen als neue Fahrzeugkategorie und deren steuerliche Privilegierung schaffen EU-Kommission und Bundesregierung ein Bürokratiemonster mit hohem

¹ Sachverständigenrat für Umweltfragen (2017): Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor, S.16 https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2016_2020/2017_11_SG_Klimaschutz_im_Verkehrssektor.pdf?__blob=publicationFile&v=13

² Transport & Environment (2023): <https://www.transportenvironment.org/articles/scholz-is-fuelled-with-illusions>

³ Ueckerdt, F. und A. Odenweller (2023): [E-Fuels - Aktueller Stand und Projektionen https://www.pik-potsdam.de/members/Ueckerdt/E-Fuels_Stand-und-Projektionen_PIK-Potsdam.pdf](https://www.pik-potsdam.de/members/Ueckerdt/E-Fuels_Stand-und-Projektionen_PIK-Potsdam.pdf)

⁴ Transport & Environment (2021): In tests, cars powered by e-petrol pollute the air as much as petrol <https://www.transportenvironment.org/articles/in-tests-cars-powered-by-e-petrol-pollute-the-air-as-much-as-petrol>

Betrugspotential. Ein Fahrzeug mit Otto- oder Dieselmotor kann grundsätzlich jeden Otto- oder Dieselmotor verbrennen egal ob er fossilen, biogenen oder synthetischen Ursprungs ist. Um ein Fahrzeug zu einem E-Fuels-only Fahrzeug zu machen, muss aufwendige Überwachungstechnik eingebaut werden, die verhindert, dass ein solches Fahrzeug startet, wenn es nicht mit E-Fuels betankt wurde. Solche Überwachungstechnik ließe sich leicht manipulieren, insbesondere da davon auszugehen ist, dass Varianten dieser E-Fuels-only Automodelle auch noch als konventionelle Verbrenner in anderen Weltmärkten verkauft werden. Um dies einzudämmen würde es flächendeckender Kontrollen bedürfen, für die beim Zoll entsprechende Technik und Personalressourcen geschaffen werden müssten.

Problematische Bevorzugung von E-Fuels gegenüber BEVs und FCEVs

Der vorliegende Gesetzesentwurf belässt es nicht, wie angekündigt, bei einer technologieoffenen Gleichbehandlung von E-Fuel-only Fahrzeugen mit batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) oder Fahrzeugen mit Brennstoffzelle (FCEV) – die Greenpeace aus oben genannten Gründen schon problematisch fände. Vielmehr sollen E-Fuel-only Fahrzeuge bis 2040 steuerlich privilegiert werden, während diese Privilegierung für Elektroautos und Fahrzeuge mit Brennstoffzelle 2031 auslaufen soll. Dies ist aus mehreren Gründen problematisch:

1. Anreize über eine steuerliche Privilegierung, egal für welchen Fahrzeugtyp, ist ab 2035 widersinnig, weil aufgrund der CO₂-Flottengrenzwerte dann in der EU de facto nur noch emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden dürfen. Jegliche Privilegierung nach diesem Datum wäre eine Verschwendung von Steuermitteln.
2. E-Fuel-only Fahrzeuge steuerlich zu bevorzugen, während dies für E-Autos und Fahrzeuge mit Brennstoffzelle nicht mehr der Fall ist, verzerrt das Marktumfeld massiv. Die Bundesregierung würde damit auch die Planungssicherheit für die Autoindustrie massiv erschweren.

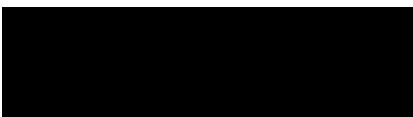
Greenpeace schlägt vor die private Nutzung von Firmenwagen stattdessen folgendermaßen neu zu regeln:

- Anheben des Steuersatzes bei der Pauschalbesteuerung für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (inkl. Plug-in Hybrid) auf 3 Prozent des Bruttolistenpreises.
- Die vergünstigten Steuersätze für batterieelektrische Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Brennstoffzelle wie geplant 2031 auslaufen lassen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass eine steuerliche Privilegierung von E-Fuel-only Fahrzeugen wie Gesetzesentwurf vorgesehen aus den oben dargelegten Gründen höchst problematisch ist. Greenpeace fordert die Bundesregierung deshalb auf, davon Abstand zu nehmen.

Falls Sie Rückfragen haben, stehen wir Ihnen gerne für ein Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Benjamin Stephan