



Stellungnahme

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

Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e. V.

Schulstraße 53
65795 Hattersheim/Main

Telefon: +49 6190 98 98 – 0
E-Mail: info@amoe.de
www.amoe.de

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R006650
Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 418193753102-45

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt/Main

Telefon: +49 69 791-90
E-Mail: bgl@bgl-ev.de
www.bgl-ev.de

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R003514
Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 621519548304-62

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK UND VERLADER e. V.

Augustastrasse 99
53173 Bonn

Telefon: +49 228 92535-0
E-Mail: info@bwvl.de
www.bwvl.de

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R005679

DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0
E-Mail: info@dslv.spediteure.de
www.dslv.org

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415
Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 11. Oktober 2024

Zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von lediglich mit E-Fuels betriebenen Kraftfahrzeugen (E-Fuels-only-Gesetz) nehmen die AMÖ, der BGL, der BWVL und der DSLV wie folgt gemeinsam Stellung:

Die Ausweitung der steuerlichen Begünstigungen auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden, im Kraftfahrzeugsteuergesetz sowie im Gewerbesteuerengesetz ist ein erster, wichtiger Schritt zur Förderung CO₂-senkender Maßnahmen im Straßengüterverkehr. Der vorliegende Gesetzentwurf folgt dem Ansatz, fiskalische Instrumente für Kraftstoffe stärker an deren Umwelt- und Klimawirkung auszurichten und beschleunigt Innovationen im Bereich alternativer Kraftstoffe, die auch für eine Defossilisierung von Lkw-Bestandsflotten entscheidend sind. Die vorgesehene Regelung unterstützt den für die angestrebte Verkehrswende dringend benötigten technologieoffenen Ansatz. Der vorliegende Gesetzentwurf wird daher grundsätzlich begrüßt.

Gleichwohl ist zu befürchten, dass der enge definitorische Rahmen des Gesetzentwurfs dem angestrebten Ziel, Anreize zu schaffen, um die vom Straßengüterverkehr verursachten CO₂-Emissionen zeitnah zu reduzieren, nicht gerecht wird.

Denn der Entwurf referenziert in § 3c Absatz 1 auf Artikel 2 Satz 2 Nr. 36 der Richtlinie (EU) 2018/2001 (Renewable Energy Directive -RED), in dem E-Fuels in als „*flüssige oder gasförmige erneuerbare Kraftstoffe für den Verkehr nicht biogenen Ursprungs: flüssige oder gasförmige im Verkehrssektor eingesetzte Kraftstoffe mit Ausnahme von Biokraftstoffen oder Biogas, deren Energiegehalt aus erneuerbaren Energiequellen mit Ausnahme von Biomasse stammt*“ normiert werden. Die übergeordnete Gesetzssystematik sieht zudem spezifische Fahrzeugkategorien vor, die ausschließlich mit E-Fuels gemäß dem oben zitierten Auszug der RED betrieben werden können. Für deren technische Typisierung existiert derzeit allerdings keine europäische Norm. Zudem ist fraglich, ob die Nutzfahrzeugindustrie überhaupt eine serielle Produktion dieser gesetzlich noch undefinierten Fahrzeugkategorie anstreben wird.

Die erheblichen CO₂-Minderungspotentiale alternativer Energieträger wie Kraftstoffe biogenen Ursprungs (HVO100, Bio-LNG und Bio-CNG) lässt der Gesetzentwurf hingegen völlig außer Acht. Da eine E-Fuels-only-Fahrzeugkategorie derzeit nicht im europäischen Recht normiert ist, Kraftstoffe biogenen Ursprungs demgegenüber technisch nahezu uneingeschränkt mit der Verbrennertechnologie der riesigen Lkw-Bestandsflotten mit allein in Deutschland 800.000 Nutzfahrzeugen > 7,5 t eingesetzt werden können, sollte das unmittelbare Reduktionspotential durch Ausschluss dieser Kraftstoffe im Gesetz nicht unnötig verspielt werden.

Für deren Berücksichtigung wird deshalb die Ergänzung eines zusätzlichen Ausnahmetatbestands in § 3c (-neu-) des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vorgeschlagen. Dieser sollte eine Verweis auf Energieträger der nationalen Definition von Biokraftstoffen in § 2 Nummer 4 in Verbindung mit der Definition der Nachhaltigkeitskriterien in § 8 Abs. 1, 7 und 8 der Verordnung über die Emissionsberichterstattung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) für

die Jahre 2023 bis 2030 (EBeV 2030) enthalten und mit einer Selbstverpflichtung des Fahrzeughalters verknüpft dergestalt werden, dass ausschließlich die hier definierten Kraftstoffe genutzt werden und dies auf Verlangen der zuständigen Behörde auch nachgewiesen wird.

Deshalb sollte der Gesetzentwurf wie folgt geändert bzw. ergänzt werden:

Artikel 1 - Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

§ 3c

Steuerbefreiung für mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen für den Verkehr betreibbare Kraftfahrzeuge

(1) 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 wurde, 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.

(2) Von der Steuer befreit ist das Halten von Kraftfahrzeugen, die nachweislich lediglich mit erneuerbaren Kraftstoffen im Sinne des § 2 Nummer 4 der Verordnung über die Emissionsberichterstattung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (EBeV 2030), betrieben werden. Der Fahrzeughalter verpflichtet sich bei der Zulassung des Fahrzeugs zur ausschließlichen Nutzung von erneuerbaren Kraftstoffen im Sinne des § 2 Nummer 4 der Verordnung über die Emissionsberichterstattung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (EBeV 2030). Der Nachweis ist auf Verlangen der zuständigen Stelle durch den Fahrzeughalter zu erbringen, bei Abweichungen liegt die Beweispflicht über zwingende Umstände die eine Betankung mit erneuerbaren Kraftstoffen im Sinne des § 2 Nummer 4 der Verordnung über die Emissionsberichterstattung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (EBeV 2030) nicht möglich gemacht haben beim Fahrzeughalter. Die Steuerbefreiung wird bei erstmaliger Zulassung des Kraftfahrzeugs in der Zeit vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2034 für die Dauer von zehn Jahren gewährt, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2038.

(3) Die Steuerbefreiung nach Absatz 1 und 2 wird für jedes Kraftfahrzeug einmal gewährt. Soweit sie bei einem Halterwechsel noch nicht abgelaufen ist, wird sie dem neuen Halter gewährt.

(4) Die Zeiten der Außerbetriebsetzung eines Kraftfahrzeugs und die Zeiten außerhalb des auf einem Saisonkennzeichen angegebenen Betriebszeitraums haben keine Auswirkungen auf die Steuerbefreiung.

Artikel 3 - Änderung des Gewerbesteuergesetzes

1. § 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 2 wird wie folgt geändert:

c) Nach Doppelbuchstabe cc wird folgender Doppelbuchstabe dd angefügt:

dd) Fahrzeugen im Sinne des § 3c des Kraftfahrzeugsteuergesetzes,
