



**Bundesverband  
EnergieMittelstand**

Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Berlin, 14.10.2024

# Stellungnahme

zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für  
Finanzen

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

## **Kontakt**

**UNITI Bundesverband  
EnergieMittelstand e.V.**

**UNITI Haus Berlin**  
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin

Postfach 08 07 51  
10007 Berlin

T. (030) 755 414-343

F. (030) 755 414-559

info@uniti.de

www.uniti.de

## **Büro Brüssel**

Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles

T: + 32 (2) 70 989 18

An das  
Bundesministerium für Finanzen  
Referat III B 5 Kraftfahrzeug- und Luftverkehrsteuer  
Nur per Mail

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Einladung zur Abgabe einer Stellungnahme zum Gesetzentwurf für eine steuerliche Behandlung von lediglich mit E-Fuels betreibbaren Kraftfahrzeugen (E-Fuels-only-Gesetz) nehmen wir dankend an.

Gleichzeitig bitten wir darum, dass zukünftige Verbändeanhörungen des BMF mit einer großzügigeren Frist durchgeführt werden. Eine Frist von einer Woche ist kaum tauglich, um eine fachlich fundierte und mit Verbandsmitgliedern koordinierte Stellungnahme abzugeben. Da sich unsere Mitglieder für einen zukünftigen Kraftstoffmarkt auf der Basis erneuerbarer Kraftstoffe wie beispielsweise E-Fuels einsetzen, ist die geplante Regulierung von hohem Interesse.

### Einordnung

Mit der am 5. Juli 2024 veröffentlichten **Wachstumsinitiative**<sup>1</sup> beschloss die Bundesregierung unter Nummer 5 des Pakets („E-Mobilitätsstandort stärken“), Maßnahmen, um nach eigenem Bekunden die Technologieoffenheit zu stärken. Sowohl vollelektrische wie auch „vergleichbare Nullemissionsfahrzeuge (z. B. solche, die vollständig mit E-Fuels angetrieben werden)“ sollen von verbesserten Rahmenbedingungen profitieren. Die Initiative kündigt folgende Maßnahmen der Bundesregierung an:

---

<sup>1</sup> [https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Oeffentliche-Finanzen/Bundeshaushalt/bundeshaushalt-2025-und-wachstumsinitiative-2.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/Oeffentliche-Finanzen/Bundeshaushalt/bundeshaushalt-2025-und-wachstumsinitiative-2.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

- a. Für Unternehmen wird rückwirkend zum 1. Juli 2024 eine Sonder-Abschreibung für neu zugelassene vollelektrische und vergleichbare Null-emissionsfahrzeuge eingeführt, die die Anschaffung der betroffenen Fahrzeuge deutlich attraktiver macht. Die Sonder-Abschreibung gilt für Neuzulassungen bis Ende 2028.
- b. Erhöhung des Deckels für den Brutto-Listenpreis von 70.000 Euro auf 95.000 Euro bei der Dienstwagenbesteuerung für E-Fahrzeuge.
- c. Steuerliche Gleichstellung von ausschließlich mit E-Fuels betriebenen Kraftfahrzeugen mit vollelektrischen Fahrzeugen, insbesondere bei der Kfz-Steuer und der Dienstwagenbesteuerung.

Es ist generell ein wichtiges Zeichen, dass die Bundesregierung die Technologieoffenheit im Bereich der Antriebe stärken und für eine Sonderabschreibung auch für Verbrenner, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden, und für eine steuerliche Gleichstellung dieser Fahrzeuge mit vollelektrischen Fahrzeugen bei der Kfz- und Dienstwagenbesteuerung sorgen möchte.

Da Fahrzeuge mit Verbrennerantrieb auch zukünftig eine enorme Rolle im Verkehrsbereich spielen werden, braucht es für deren klimafreundliche Nutzung erneuerbare Kraftstofflösungen. Gerade E-Fuels, aber auch andere erneuerbare Kraftstoffe, die den Vorgaben der Erneuerbaren Energien Richtlinie (RED) entsprechen, bieten die Möglichkeit, die heutige moderne Verbrennertechnologie auch im Kontext der Klimaschutzziele und im Sinne einer nachhaltigen Mobilität weiter nutzen zu können.

E-Fuels (auch: Power-to-Liquid oder synthetische Flüssigkraftstoffe) sind erneuerbare, flüssige Kraftstoffe, die auf Grundlage von erneuerbarem Strom, Wasser und Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) produziert werden. E-Fuels bieten die Möglichkeit zur Defossilisierung des Straßenverkehrs und anderer Sektoren. Ein wesentlicher Vorteil von E-Fuels ist, dass sie in bereits existierenden Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor verwendet werden können („Drop-in-Kraftstoff“), wodurch auch Bestandsfahrzeuge in die Klimaschutzbemühungen einbezogen werden können. E-Fuels können sowohl in Reinform verwendet als auch in beliebigen Anteilen konventionellen Kraftstoffen beigemischt werden. E-Fuels werden in der europäischen Regulierung flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs<sup>2</sup> (engl. RFNBO).

---

<sup>2</sup> Flüssige oder gasförmige Kraftstoffe, deren Energiegehalt aus erneuerbaren Energiequellen mit Ausnahme von Biomasse stammt, siehe 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.

## Stellungnahme zum Inhalt des Referentenentwurfs

Der Gesetzentwurf ist ein wichtiger Schritt, um die steuerliche Bevorzugung nur bestimmter Antriebsarten abzubauen und für mehr Technologieoffenheit zu sorgen. Wir begrüßen die zeitnahe Umsetzung der im Punkt 5 genannten Maßnahmen der steuerlichen Gleichstellung von Nullemissionsfahrzeugen, die E-Fuels oder RFNBO nutzen, bei der Dienstwagenbesteuerung und der Kfz-Steuer mit Elektrofahrzeugen.

Aus dem vorliegenden Gesetzentwurf geht jedoch nicht hervor, ob es eine **Sonderabschreibung** auch für „E-Fuels-only“-Fahrzeuge geben wird. Das Gesetz zur Fortentwicklung des Steuerrechts und zur Anpassung des Einkommensteuertarifs (Steuerfortentwicklungsgesetz), das derzeit noch in parlamentarischer Verhandlung ist, sieht laut den bekannt gewordenen Änderungsentwürfen eine Sonderabschreibung für batterieelektrische Fahrzeuge vor. Wir fordern auch für Fahrzeuge, die nachweislich RED-konforme Kraftstoffe nutzen, eine zeitlich passende Regelung für eine Sonderabschreibung einzuführen.

Wir plädieren zudem grundsätzlich dafür, dass sämtliche Fahrzeuge, die nachweislich ausschließlich mit erneuerbaren **RED-konformen Kraftstoffen** betrieben werden, von den geplanten gesetzlichen Maßnahmen profitieren. Dies würde die Verwendung nicht fossiler Kraftstoffe anreizen, die Realisierung von Produktionsprojekten erleichtern und den Klimaschutz im Verkehrsbereich deutlich voranbringen.

Wir machen darauf aufmerksam, dass auf europäischer Ebene noch keine gesetzliche Grundlage zur Einführung einer **Fahrzeugklasse** existiert, unter die Fahrzeuge als „E-Fuels-only“- oder RFNBO-Fahrzeuge fallen sollen. In der EU-Flottenregulierung für Neufahrzeuge im Pkw- und Lkw-Bereich (Verordnung (EU) 2023/851) bzw. Verordnung (EU) 2024/1610) sind zumindest Definitionen von sog. Nullemissionsfahrzeugen sowie die Anforderung an die Europäische Kommission enthalten, eine Methodik zur Zulassung von Fahrzeugen, die mit CO<sub>2</sub>-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zu entwickeln. Der Gesetzesentwurf sollte daher aufgrund der aktuellen europäischen Rechtslage offener gestaltet werden oder eine Klausel zur Anpassung beinhalten, da die Definition einer Fahrzeugklasse über verschiedene Rechtsgrundlagen wie EURO 7 oder die EU-Flottenregulierung erfolgen kann.

Wir bemängeln, dass das Gesetz entgegen früherer Ankündigungen, keinerlei Anpassung der **Energiesteuer** für E-Fuels und erneuerbare Kraftstoffe vorsieht und fordern die Annahme der Novelle der europäischen Energiesteuerrichtlinie bzw. bis dahin ein Handeln auf nationaler Ebene im Rahmen der derzeit geltenden Energiesteuerrichtlinie.

## Forderung nach Annahme der Novelle der europäischen Energiesteuerrichtlinie

In einer kürzlich von Frontier Economics im Auftrag von UNITI erstellten Studie zu „Szenarien für den Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr“ (siehe Anlage) wird auch die Kostenwirkung einer Energiesteuerreform auf die zukünftige E-Fuels-Preisentwicklung beleuchtet. Es wird deutlich, dass die Energiesteuer einen erheblichen Einfluss auf zukünftige E-Fuels-Endkundenpreise an der Tankstelle hat. Die Studie weist nach, dass ein moderater bzw. dem fossilen Produkt entsprechender Endkundenpreis für E-Fuels zukünftig möglich ist, wenn bei der Energiesteuer für Kraftstoffe entsprechend der Treibhausgasintensität zwischen fossilen und nicht fossilen Kraftstoffen differenziert wird. Würden E-Fuels mit den gleichen Mineralölsteuersätzen wie fossile Kraftstoffe besteuert, wären die Preise für den E-Fuels-Kraftstoffmix an der Tankstelle mittel- bis langfristig deutlich höher als für Kraftstoffe heute.

UNITI plädiert daher dafür, eine Differenzierung der Energiesteuer aufgrund ihres starken Kosteneinflusses anzustreben: Auf europäischer Ebene muss dafür zeitnah die von der EU-Kommission bereits 2021 vorgeschlagene **Energiesteuerreform** (Energy Tax Directive) durch den Rat angenommen werden. Die Reform sieht u. a. die Festlegung neuer Mindeststeuersätze auf der Grundlage der Umweltauswirkungen von Kraftstoffen vor. Demzufolge würden die Mindeststeuersätze für fossiles Kerosin, Benzin und Diesel auf 10,70 Euro je GJ festgelegt, während für RFNBO wie E-Fuels oder Wasserstoff ein Mindeststeuersatz von nur 0,15 Euro je GJ gelten würde. Dies entspricht etwa 0,54 Cent pro Liter für E-Diesel und etwa 0,47 Cent für einen Liter E-Benzin. Eine solche Änderung der Energiesteuer wäre für Investoren in erneuerbare Kraftstoffanlagen ein deutliches Signal und ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Markthochlauf von erneuerbaren Energieträgern wie E-Fuels. Ohne passende Rahmenbedingungen werden fossile Alternativen wie E-Fuels in der Produktion stets deutlich teurer als ihre fossilen Vergleichsprodukte sein.

Bis zu einer Umsetzung der Reform sollte auf nationaler Ebene die Energiesteuer für erneuerbare Kraftstoffe auf den **Mindeststeuersatz der geltenden Energiesteuerrichtlinie abgesenkt werden oder idealerweise eine Befreiung** gem. Artikel 19 der geltenden Energiesteuerrichtlinie<sup>3</sup> angezeigt werden. Dies wäre ein Beitrag, um den Markthochlauf von E-Fuels anzureizen und ein politisches Signal an die europäische Ebene, dass Deutschland für erneuerbare Kraftstoffe vorangeht. Die Mindereinnahmen für den Bundeshaushalt durch eine niedrigere Energiesteuer auf E-Fuels dürften in den ersten Jahren noch gering sein, da die für marktrelevante Mengen erforderlichen Produktionsprojekte im Großmaßstab erst gebaut und in Betrieb gehen müssen. Dies gilt auch für andere strombasierte synthetische Energieträger, die die EU neben E-Fuels zu den sog. RFBO zählt, wie beispielsweise Wasserstoff.

---

<sup>3</sup> [Richtlinie 2003/96/EG vom 27. Oktober 2003.](#)

Die Maßnahme einer Absenkung der nationalen Energiesteuer sollte mit dem vorliegenden Gesetzentwurf in folgender Art und Weise angegangen werden: Einführung eines neuen Paragraphen im Energiesteuergesetz, der die Energiesteuerentlastung für E-Fuels und andere erneuerbare Kraftstoffe regelt. Dieser neue Paragraph sollte vorsehen, dass ein Steuer-schuldner auf Antrag eine festzulegende Steuerentlastung (Senkung oder Nullsteuersatz) gewährt wird, wenn er RED-konforme Kraftstoffe wie E-Fuels oder andere erneuerbare Kraftstoffe als Beimischung oder als Reinkraftstoff nutzt.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

#### Anlage

Studie Frontier Economics: Szenarien für den Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr

## Kontakt

**RA Elmar Kühn**

Hauptgeschäftsführer

E-Mail: [kuehn@uniti.de](mailto:kuehn@uniti.de)

Tel.: +49 (0)30/755 414-300

**Dominik Hellriegel**

Leiter Politik

E-Mail: [hellriegel@uniti.de](mailto:hellriegel@uniti.de)

Tel.: +49 (0)30/755 414 - 416

## Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4 Millionen Kunden die rund 6.335 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche über 45 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 80 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Register-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: [R002822](#)