

---

# Stellungnahme der Deutschen Umwelthilfe zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von lediglich mit E- Fuels betriebbaren Kraftfahrzeugen

---

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesfinanzministeriums eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von lediglich mit E-Fuels betriebbaren Kraftfahrzeugen (E-Fuels-Only-Gesetz).

## Überblick

Der Verkehr ist das Sorgenkind der Klimapolitik in Deutschland und gefährdet die Erreichung der nationalen Klimaziele. Verbrennerfahrzeuge im Straßenverkehr sind für den Hauptanteil der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verantwortlich. Um Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz zu gewährleisten, brauchen wir eine ganzheitliche Mobilitätswende. Diese erfordert eine deutliche Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, den Ausbau von Rad- und Fußverkehr, eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs, die weitgehende Verlagerung von Flug- und Schwerlastverkehr auf die Schiene ebenso wie einen zeitnahen Zulassungsstopp für Verbrennungsmotoren bei Pkw.

Für die verbleibenden Pkw und Lkw braucht es einen schnellen Umstieg von fossilen Energieträgern auf effiziente und emissionsfreie Antriebe sowie die Absenkung des Endenergie- und Ressourcenverbrauches. Vorrang ist dabei der direkten Stromnutzung einzuräumen. Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels sind für den Einsatz im Straßenverkehr ungeeignet. Da sie ressourcenintensiv sind und, wenn überhaupt, nur begrenzt zur Verfügung stehen, sollten sie dem Langstrecken-Flug- und Schiffsverkehr vorbehalten bleiben, solange dieser unvermeidbar ist und nicht auf klimafreundlichere Verkehrsträger wie die Schiene verlagert werden kann.

Der Verbrennungsmotor stellt das zentrale Problem im Verkehrssektor dar, da es keinen Ersatz für fossilen Kraftstoff gibt, der klimafreundlich in relevanten Mengen hergestellt werden könnte. Mit den beabsichtigten Steuererleichterungen werden nicht nur „E-Fuel-Only“-Fahrzeuge gefördert, sondern die Produktion von E-Fuels im Allgemeinen angereizt, welche in Verbrennerfahrzeugen einsetzbar wären. Mit einer Förderung von E-Fuels wird am Verbrennungsmotor festgehalten, eine dringend notwendige Transformation durch Vorschieben einer Scheinlösung verzögert und die langfristige Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen verfestigt.

## Bewertung des Referentenentwurfs

Im Referentenentwurf ist eine steuerliche Begünstigung ab 2030 von Fahrzeugen, die ausschließlich mit E-Fuels betrieben werden können, vorgesehen. Dies ist aus Sicht der Deutschen Umwelthilfe (DUH) aus mehreren Gründen falsch.

„E-Fuel-Only“-Fahrzeuge sind keine Klimälösung, sondern eine Illusion. E-Fuels sind aufgrund ihres enormen Energieverbrauchs, ihrer Ineffizienz, ihrer hohen Kosten und der technologischen Unausgereiftheit keine sinnvolle Option für den Straßenverkehr und sollten deshalb nicht durch steuerliche Vorteile angereizt werden. Der direkte Einsatz erneuerbaren Stroms ist deutlich effizienter. Aus erneuerbaren Energien hergestellte E-Fuels müssen auf die Sektoren beschränkt werden, in denen die direkte Elektrifizierung nicht praktikabel ist, wie der Schiffs- und Flugverkehr.

### 1. Ineffizienz & Ressourcenknappheit

Erneuerbare Energien sind ein wertvolles und knappes Gut und werden dies weltweit auf lange Sicht bleiben, weshalb die vorhandene Menge erneuerbaren Stroms für maximalen Klimanutzen möglichst effizient eingesetzt werden muss: Jede Kilowattstunde Ökostrom bringt in direktelektrischen Anwendungen mit Abstand die größte Emissionseinsparung. Je mehr wir auf E-Fuels setzen, desto schärfer wird die Konkurrenz um wertvollen erneuerbaren Strom und desto fragiler der Klimanutzen. Vor diesem Hintergrund ist der Einsatz von E-Fuels im Straßenverkehr nicht zu rechtfertigen.

Die Herstellung von E-Fuels ist extrem energieintensiv und ineffizient. Aufgrund hoher Umwandlungsverluste können nur 13% der eingesetzten Energie zum Antrieb im Verbrennungsmotor genutzt werden, während bei einem rein elektrischen Fahrzeug 70-80% der Energie im Elektromotor genutzt werden. Elektroautos sind unbestreitbar deutlich energieeffizienter als Fahrzeuge mit E-Fuels. Ein batteriebetriebenes Elektroauto kann mit der gleichen Menge Ökostrom mehr als sechsmal so weit fahren wie ein mit E-Fuel betriebener PKW.

Aufgrund der dargestellten Knappheit erneuerbarer Energien müssen zusätzliche Wind- und Solarkapazitäten für die Produktion von E-Fuels geschaffen werden. Ansonsten würde der erneuerbare Strom an anderer Stelle fehlen und vermehrt fossile Energie zum Einsatz kommen, wodurch die Gesamtemissionen am Ende höher wären als zuvor. Die EU-weit geltenden Strombezugsstandards für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBOs) sind insgesamt zu schwach und stellen unter anderem eine stringente Zusätzlichkeit der erneuerbaren Energien im Herstellungsprozess von E-Fuels nicht sicher. Aufgrund der enormen Energieintensität von E-Fuels müssten massenhaft zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Schon für die Produktion einer relativ kleinen Menge von 100 Petajoule (PJ) E-Fuels wären in Deutschland – zusätzlich zu den bestehenden Ausbauplänen – rund 2.000 neue Offshore- bzw. weit über 7.000 neue Onshore-Windkraftanlagen erforderlich. 100 PJ entsprechen etwa 3,5% des derzeitigen Kraftstoffverbrauchs im Verkehr in Deutschland pro Jahr.

Diese Kapazitäten können mangels Verfügbarkeit und aufgrund der damit einhergehenden Konflikte für Bevölkerung, Natur und Klimaschutz auch nicht durch Energieimporte, etwa aus dem globalen Süden, gedeckt werden.

### 2. Technologisch unausgereift, kostenintensiv und nicht verfügbar

Die Annahme, dass E-Fuels ab dem Jahr 2030 massenhaft zur Verfügung stehen werden, ist unrealistisch. Verschiedene Prozessschritte der E-Fuel Produktion sind technisch unausgereift. Eine industrielle Skalierung steht noch vollständig aus. Nirgendwo auf der Welt findet derzeit eine Produktion im industriellen Maßstab statt. Im Jahr 2023 waren bis 2035 etwa 60 neue E-Fuel-Projekte angekündigt, von denen nur

[etwa 1 Prozent mit einer finalen Investitionsentscheidung gesichert sind](#). Alle diese weltweiten Projekte decken nicht einmal ansatzweise den E-Fuel-Bedarf Deutschlands für den Flug- und Schiffsverkehr sowie die stoffliche Nutzung in der Chemie. Ein Grund dafür ist, dass die Herstellung von E-Fuels sehr teuer ist. Die Kosten für die Vermeidung einer einzigen Tonne CO<sub>2</sub> durch E-Fuels liegen bei rund [1.000 Euro](#). Die Tankkosten belaufen sich nach [derzeitigen Prognosen](#) auf etwa 2,80 Euro pro Liter im Jahr 2030. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von E-Fuels ist also katastrophal, was sie zu einem Luxusgut und für die Mehrheit der Endverbraucher und Hersteller unattraktiv macht.

### 3. Klimabilanz

Die Aussage, dass die CO<sub>2</sub>-Bilanz von „E-Fuel-Only“-Fahrzeugen der von Elektrofahrzeugen entspricht, ist nicht korrekt. Entgegen der Behauptung des Referentenentwurfs [können E-Fuels nicht als klimaneutral bezeichnet werden](#). E-Fuels im Sinne der EU-weit geltenden RFNBO-Definition müssen gegenüber fossilen Kraftstoffen lediglich 70% Treibhausgase einsparen, sodass ihre Klimaneutralität derzeit nicht sichergestellt werden kann. Außerdem hat die Entnahme von E-Fuels aus Bereichen, die schwer elektrifizierbar und für die Dekarbonisierung auf E-Fuels angewiesen sind, klimaschädliche Effekte. Ein weiterer für die Klimabilanz relevanter Faktor ist die Herkunft des für die Herstellung von E-Fuels benötigten CO<sub>2</sub>. CO<sub>2</sub> aus der Luft ist die einzig nachhaltige Quelle, da so ein klimaneutraler CO<sub>2</sub>-Kreislauf entsteht. Diese Technologie ist aber unausgereift, teuer und wiederum energieintensiv. Da die Gewinnung von CO<sub>2</sub> als Nebenprodukt aus Industrieabgasen deutlich einfacher ist, wird bei der Herstellung von E-Fuels vor allem auf diese Möglichkeit zurückgegriffen werden, weshalb auch diesbezüglich die Klimaneutralität von E-Fuels – entgegen der Annahme im Referentenentwurf – keineswegs sichergestellt ist.

### 4. Fehlgeleitete Marktsignale

In der Automobilwirtschaft ist Investitions- und Planungssicherheit zentral, um eine langfristige Transformation anzustoßen. Die Förderung von E-Fuels im Straßenverkehr läuft dem zuwider. Technologieoffenheit ist ein sinnvoller strategischer Ansatz in Entwicklungsphasen, in denen noch nicht klar ist, welche Technologien ökologisch und ökonomisch am vorteilhaftesten sind. Diese Phase ist aber in Bezug auf Antriebstechnologien für Pkw schon seit Längerem vorbei. Gestützt durch enorme Technologiesprünge bei der Batterieentwicklung hat sich der elektrische Antrieb als mit Abstand effizienteste und günstigste Lösung klar durchgesetzt. Da die Dekarbonisierung im Straßenverkehr jetzt und nicht erst ab 2030 vorangetrieben werden muss, ist eine Fokussierung auf Elektroautos notwendig. Wird der Referentenentwurf umgesetzt, werden „E-Fuel-Only“-Fahrzeuge ab 2031 steuerlich bessergestellt als batterieelektrische Fahrzeuge, deren steuerliche Begünstigungen bis Ende 2030 befristet sind. Durch die steuerliche Begünstigung von E-Fuels werden falsche Marktsignale gesendet und Ressourcen verschwendet. Stattdessen ist eine klare Priorisierung erforderlich, um öffentliche und private Investitionen in die richtige Richtung zu lenken.

### 5. Betrugsrisiko

Im Referentenentwurf wird sich auf eine EU-Definition erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs berufen, worunter grüner Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels fallen. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor können E-Fuels tanken, ohne dass Änderungen am Motor oder Kraftstoffsystem vorgenommen werden müssen. Da E-Fuels deutlich teurer sein werden, bestünde für die Fahrer ein starker Anreiz, zu manipulieren und fossilen Kraftstoff zu verwenden. Weder die Automobilhersteller noch die Regulierungsbehörden können garantieren oder kontrollieren, wie die Autos während ihrer Lebensdauer betankt werden. Wie oder ob sichergestellt werden kann, dass Fahrzeuge ausschließlich mit E-Fuels betankt werden können und ein Betrugsrisiko ausgeschlossen wird, wird nicht erläutert.

## Zusammengefasste Position der Deutschen Umwelthilfe

- Die Produktion von E-Fuels ist kosten- und ressourcenintensiv, relevante Mengen können nicht klimafreundlich hergestellt werden. Daher sollten die geringen verfügbaren Mengen in schwer elektrifizierbare Bereiche wie dem Flug- und Schiffsverkehr gelenkt werden. Eine steuerliche Förderung von E-Fuels im Straßenverkehr auf Kosten der Allgemeinheit wäre kontraproduktiv und muss deshalb ausgeschlossen werden.
- Eine steuerliche Begünstigung von „E-Fuels-Only“-Fahrzeugen sendet falsche Marktsignale und verzögert die Transformation im Verkehrssektor. Dies gilt erst recht für die nach dem Entwurf ab 2031 geltende Besserstellung gegenüber Elektrofahrzeugen. Stattdessen braucht es klare staatliche Priorisierungsentscheidungen für den Elektroantrieb, um Investitionssicherheit herzustellen.
- E-Fuels können nicht als klimaneutral bezeichnet werden.
- Es besteht ein relevantes Risiko, dass in Tanks sogenannter „E-Fuels-Only“-Fahrzeuge am Ende doch fossile oder Agrokraftstoffe landen.

Stand: 14.10.2024



### Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell  
Fritz-Reichle-Ring 4  
78315 Radolfzell  
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin  
Hackescher Markt 4  
Eingang: Neue Promenade 3  
10178 Berlin  
Tel.: 030 2400867-0

### Ansprechpersonen

Caroline Tiefenbach  
Referentin  
Klimaschutz im Verkehr  
Tel.: 030 2400 867 - 764  
E-Mail: tiefenbach@duh.de

Lotte Miehle  
Referentin  
Klimaschutz im Verkehr  
Tel.: 030 2400 867 - 761  
E-Mail: miehle@duh.de

[www.duh.de](http://www.duh.de) [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de) [X](#) [f](#) [@](#) [in](#) [d](#) umwelthilfe

[Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo](http://www.duh.de/newsletter-abo)

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: [www.duh.de/spenden](http://www.duh.de/spenden)

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.



Initiative  
Transparente  
Zivilgesellschaft

