

Referentenentwurf

des Bundesministeriums der Finanzen

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von lediglich mit E-Fuels betriebbaren Kraftfahrzeugen

E-Fuels-only-Gesetz

A. Problem und Ziel

Mobilität ist unverzichtbarer Teil des täglichen Lebens. Es ist Ziel der Bundesregierung, dass neben der bisher begünstigten Elektromobilität im Straßenverkehr auch die Antriebstechnik der Verbrennungsmotoren künftig dazu beiträgt, die Dekarbonisierung im Straßenverkehr voranzubringen.

Im Jahr 2022 war der Verkehrssektor für rund 148 Mio. t Treibhausgase verantwortlich und trug damit rund 20 % zu den DEU Treibhausgasemissionen bei. 97 % der verkehrsbedingten Emissionen stammen aus dem Straßenverkehr. Durch einen Wechsel zu klimaneutralen Antrieben (batterieelektrisch, Wasserstoff-Brennstoffzelle und Verbrenner mit synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen [E-Fuels]) kann ein Beitrag geleistet werden, den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor zu reduzieren.

Im Sinne der Technologieoffenheit können auch E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge dabei unterstützen, den Fahrzeugbestand durch die Verwendung von dekarbonisiertem Kraftstoff zukunftsfähig zu erhalten und damit zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr beitragen. Ziel dieses Gesetzes ist es, E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr als Alternative oder Ergänzung der Möglichkeiten zur Verringerung der Treibhausgasemissionen zu fördern.

B. Lösung

Eine stärkere Marktdurchdringung von lediglich mit E-Fuels betriebbaren Kraftfahrzeugen ist ein möglicher Baustein, um Klima- und Umweltbelastungen im Verkehrssektor nachhaltig zu reduzieren.

Die steuerliche Förderung von E-Fuels -only-Kraftfahrzeugen kann den Markthochlauf von klimaneutral hergestellten E-Fuels weiter beschleunigen und somit die zunehmende Elektrifizierung des Verkehrsbereichs ergänzen und die Verwendung fossiler Kraftstoffe zurückdrängen.

Der Koalitionsausschuss hat am 28. März 2023 im Rahmen des Modernisierungspakets für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung beschlossen, dass die Besteuerung von Kraftstoffen in Zukunft stärker auf deren Umwelt- und Klimaauswirkungen ausgerichtet werden soll. Hierzu kann die Anpassung bestehender steuerlicher Regelungen einen Beitrag leisten. So sollen die bisher für Elektrofahrzeuge geltenden Regelungen bei der privaten Nutzung betrieblicher Kraftfahrzeuge im Rahmen der Einkommensteuer und die Zulassung von sog. „E-Fuels-only-Kraftfahrzeugen“ in der Kraftfahrzeugsteuer entsprechend begünstigt werden, wenn es sich nach verbindlicher Feststellung der zuständigen Verkehrsbehörden um klimaneutrale Kraftfahrzeuge handelt. Dies betrifft auch die Berücksichtigung von Mietzinsen und Leasingraten bei der Gewerbesteuer. Mit der „Wachstumsinitiative - Neue wirtschaftliche Dynamik für Deutschland“ vom 5. Juli 2024 wurde dieses Vorhaben noch einmal bekräftigt.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den darzustellenden Finanzplanungszeitraum ergeben sich für die Kraftfahrzeugsteuer, das Einkommensteuergesetz und das Gewerbesteuergesetz keine finanziellen Auswirkungen. Signifikante Zulassungszahlen für E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge werden erst ab dem Jahr 2030 angenommen.

Für die nach dem Gesetz geplanten Änderungen des Artikel 1 entstehen dem Bund (Zollverwaltung) einmalig im Jahr 2026 für die Anpassung von IT-Verfahren einmalige Sachkosten i.H.v. 720 T€. Der bei der Zollverwaltung entstehende Mehrbedarf wird im Einzelplan 08 erwirtschaftet.

E. Erfüllungsaufwand

Die Änderungen im Einkommensteuergesetz führen nicht zu einem höheren Erfüllungsaufwand, da die bestehende Regelung lediglich für den hier geregelten Sachverhalt modifiziert wird und alternativ zur Anwendung kommt.

Ändert sich der Steuersatz für etablierte Produkte oder Leistungen, verursacht dies in der Regel Umstellungsaufwand für die Anpassung etwa von Prozessen und Buchhaltungssystemen.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Es entsteht kein neuer Erfüllungsaufwand für die Bürgerinnen und Bürger durch die geplanten Änderungen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (Artikel 1) verursacht keinen neuen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Durch Artikel 1 des Gesetzes entsteht dem Bund (Zollverwaltung) ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 10 T Euro Personalkosten. Darüber hinaus fallen 720 T Euro für die Anpassung des IT-Verfahren KraftSt an. Es entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 4 T Euro Personalkosten.

F. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau sind zu erwarten und Zweck des Gesetzes. Durch das Gesetz soll die Besteuerung der lediglich mit E-Fuels betriebbaren Kraftfahrzeuge des Straßenverkehrs in Zukunft stärker auf deren Umwelt- und Klimaauswirkungen ausgerichtet werden.

Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen

Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von lediglich mit E-Fuels betriebbaren Kraftfahrzeugen

(E-Fuels-only-Gesetz)

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes^{*)}

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3818), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Oktober 2020 (BGBl. I S. 3818) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 3b die Angabe zu § 3c neu eingefügt:

„§ 3c Steuerbefreiung für lediglich mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs für den Verkehr betreibbare Kraftfahrzeuge“.

2. Folgender § 3c wird eingefügt:

„§ 3c

Steuerbefreiung für lediglich mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs 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 worden ist, 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.

*) Artikel 1 wird notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1

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

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

Artikel 2

Änderung des Einkommensteuergesetzes

Das Einkommensteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 2009 (BGBl. I S. 3366, 3862), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 108) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu § 6e folgende Angabe eingefügt:

„§ 6f Bewertung der Entnahme bei privater Nutzung eines betrieblichen Elektro-, extern aufladbaren Hybridelektro- oder E-Fuels-only-Kraftfahrzeugs“.

2. § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 wird folgt gefasst:

„Die private Nutzung eines Kraftfahrzeugs, das zu mehr als 50 Prozent betrieblich genutzt wird, ist für jeden Kalendermonat mit 1 Prozent des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich Umsatzsteuer anzusetzen, soweit nicht § 6f Absatz 1 anzuwenden ist. Die private Nutzung kann abweichend von Satz 2 mit den auf die Privatfahrten entfallenden Aufwendungen angesetzt werden, wenn die für das Kraftfahrzeug insgesamt entstehenden Aufwendungen durch Belege und das Verhältnis der privaten zu den übrigen Fahrten durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nachgewiesen werden; bei der privaten Nutzung von Fahrzeugen im Sinne des § 6f ist bei der Ermittlung der insgesamt entstehenden Aufwendungen § 6f Absatz 2 anzuwenden.“

3. Nach § 6e wird folgender § 6f eingefügt:

„§ 6f

Bewertung der Entnahme bei privater Nutzung eines betrieblichen Elektro-, extern aufladbaren Hybridelektro- oder E-Fuels-only-Kraftfahrzeugs

(1) Bei der Bewertung der Entnahme nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 ist der Bruttolistenpreis wie folgt anzusetzen:

1. Für Fahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden (Elektrofahrzeuge), oder von extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen
 - a) soweit die Buchstaben b, c oder Buchstabe d nicht anzuwenden sind und bei Anschaffung vor dem 1. Januar 2023 ist der Bruttolistenpreis um die darin enthaltenen Kosten des Batteriesystems im Zeitpunkt der Erstzulassung des Kraftfahrzeugs wie folgt zu mindern: für bis zum 31. Dezember 2013

angeschaffte Kraftfahrzeuge um 500 Euro pro Kilowattstunde der Batteriekapazität, dieser Betrag mindert sich für in den Folgejahren angeschaffte Kraftfahrzeuge um jährlich 50 Euro pro Kilowattstunde der Batteriekapazität; die Minderung pro Kraftfahrzeug beträgt höchstens 10 000 Euro; dieser Höchstbetrag mindert sich für in den Folgejahren angeschaffte Kraftfahrzeuge um jährlich 500 Euro,

- b) soweit Buchstabe c nicht anzuwenden ist und bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 1. Januar 2022 ist der Bruttolistenpreis nur zur Hälfte anzusetzen; bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen muss das Fahrzeug die Voraussetzungen des § 3 Absatz 2 Nummer 1 oder Nummer 2 des Elektromobilitätsgesetzes erfüllen,
- c) bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 1. Januar 2031 ist der Bruttolistenpreis nur zu einem Viertel anzusetzen, wenn das Kraftfahrzeug keine Kohlendioxidemission je gefahrenen Kilometer hat und der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 70 000 [95 000] Euro beträgt,
- d) soweit Buchstabe c nicht anzuwenden ist und bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2021 und vor dem 1. Januar 2025 ist der Bruttolistenpreis nur zur Hälfte anzusetzen, wenn das Kraftfahrzeug
 - aa) eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer hat oder
 - bb) die Reichweite des Fahrzeugs unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine mindestens 60 Kilometer beträgt, oder
- e) soweit Buchstabe c nicht anzuwenden ist und bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2024 und vor dem 1. Januar 2031 ist der Bruttolistenpreis nur zur Hälfte anzusetzen, wenn das Kraftfahrzeug
 - aa) eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer hat oder
 - bb) die Reichweite des Fahrzeugs unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine mindestens 80 Kilometer beträgt.

Die für die Buchstaben c bis e maßgebliche Kohlendioxidemission sowie die Reichweite des Kraftfahrzeugs unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine ist

- a) der Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie; ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1181 (AbI. L 263 vom 12.8.2020, S. 1) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung oder
- b) aus der Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (AbI. L 60 vom 2.3.2013, S. 52), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1694 (AbI. L 381 vom 13.11.2020, S. 4) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung zu entnehmen.

2. Für Fahrzeuge im Sinne des § 3c Kraftfahrzeugsteuergesetz (E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge) bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2029 und vor dem 1. Januar 2040 ist der Bruttolistenpreis nur
 - a) zu einem Viertel anzusetzen, wenn dieser nicht mehr als 70 000 [95 000] Euro beträgt oder
 - b) zur Hälfte anzusetzen, wenn dieser mehr als 70 000 [95 000] Euro beträgt.
- (2) Bei der Bewertung der Entnahme nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 sind die auf die Privatfahrten entfallenden Aufwendungen wie folgt zu ermitteln:
1. Für Fahrzeuge mit Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren, die ganz oder überwiegend aus mechanischen oder elektrochemischen Energiespeichern oder aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern gespeist werden (Elektrofahrzeuge), oder für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge
 - a) soweit die Buchstaben b, c oder Buchstabe d nicht anzuwenden sind und bei Anschaffung vor dem 1. Januar 2023 sind die der Berechnung der Entnahme zugrunde zu legenden insgesamt entstandenen Aufwendungen um Aufwendungen für das Batteriesystem zu mindern; dabei ist bei zum Betriebsvermögen des Steuerpflichtigen gehörenden Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen die der Berechnung der Absetzungen für Abnutzung zugrunde zu legende Bemessungsgrundlage um die nach Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a in pauschaler Höhe festgelegten Aufwendungen zu mindern, wenn darin Kosten für ein Batteriesystem enthalten sind,
 - b) soweit Buchstabe c nicht anzuwenden ist und bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 1. Januar 2022 sind bei der Ermittlung der insgesamt entstandenen Aufwendungen die Anschaffungskosten für das Kraftfahrzeug oder vergleichbare Aufwendungen nur zur Hälfte zu berücksichtigen; bei extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen muss das Fahrzeug die Voraussetzungen des § 3 Absatz 2 Nummer 1 oder Nummer 2 des Elektromobilitätsgesetzes erfüllen,
 - c) bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 1. Januar 2031 sind bei der Ermittlung der insgesamt entstandenen Aufwendungen die Anschaffungskosten für das Kraftfahrzeug oder vergleichbare Aufwendungen nur zu einem Viertel zu berücksichtigen, wenn das Kraftfahrzeug keine Kohlendioxidemission je gefahrenen Kilometer hat, und der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 70 000 [95 000] Euro beträgt,
 - d) soweit Buchstabe c nicht anzuwenden ist und bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2021 und vor dem 1. Januar 2025 sind bei der Ermittlung der insgesamt entstandenen Aufwendungen die Anschaffungskosten für das Kraftfahrzeug oder vergleichbare Aufwendungen nur zur Hälfte zu berücksichtigen, wenn das Kraftfahrzeug
 - aa) eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer hat oder
 - bb) die Reichweite des Kraftfahrzeugs unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine mindestens 60 Kilometer beträgt, oder
 - e) soweit Buchstabe c nicht anzuwenden ist und bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2024 und vor dem 1. Januar 2031 sind bei der Ermittlung der insgesamt entstandenen Aufwendungen die Anschaffungskosten für das

Kraftfahrzeug oder vergleichbare Aufwendungen nur zur Hälfte zu berücksichtigen, wenn das Kraftfahrzeug

- aa) eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer hat oder
- bb) die Reichweite des Kraftfahrzeugs unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine mindestens 80 Kilometer beträgt.

Die für die Buchstaben c bis e maßgebliche Kohlendioxidemission sowie die Reichweite des Kraftfahrzeugs unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine ist der Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG oder aus der Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zu entnehmen;

- 2. Für Fahrzeuge im Sinne des § 3c Kraftfahrzeugsteuergesetz (E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge) und bei Anschaffung nach dem 31. Dezember 2029 und vor dem 1. Januar 2040 sind bei der Ermittlung der insgesamt entstandenen Aufwendungen die Anschaffungskosten für das Kraftfahrzeug oder vergleichbare Aufwendungen nur
 - a) zu einem Viertel zu berücksichtigen, wenn der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 70 000 [95 000] Euro beträgt oder
 - b) zur Hälfte zu berücksichtigen, wenn der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs mehr als 70 000 [95 000] Euro beträgt.“

- 4. In § 52 wird nach Absatz 14a folgender Absatz 14b angefügt:

„(14b) § 6f Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c und Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe c ist für nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 1. Januar 2020 angeschaffte Kraftfahrzeuge mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 40 000 Euro beträgt und für nach dem 31. Dezember 2019 und vor dem 1. Januar 2024 angeschaffte Kraftfahrzeuge mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 60 000 Euro beträgt. § 6f Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c und Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe c ist für nach dem 31. Dezember 2023 und vor dem 1. Januar 2025 angeschaffte Kraftfahrzeuge mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 70 000 Euro beträgt.“

Artikel 3

Änderung des Gewerbesteuergesetzes

Das Gewerbesteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4167), das zuletzt durch Artikel 19 des Gesetzes vom 27. März 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 108) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

- 1. § 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 2 wird wie folgt geändert:
 - a) In Doppelbuchstabe bb wird das Wort „und“ am Ende gestrichen.
 - b) In Doppelbuchstabe cc wird nach dem Wort „sind,“ am Ende das Wort „und“ eingefügt.

c) Nach Doppelbuchstabe cc wird folgender Doppelbuchstabe dd angefügt:

„dd) Fahrzeugen im Sinne des § 3c des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge),“.

2. § 36 Absatz 4 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 3 werden nach den Wörtern „§ 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 2“ die Wörter „Doppelbuchstabe aa bis cc“ eingefügt.

b) Folgender Satz 4 wird angefügt:

„§ 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 2 Doppelbuchstabe dd ist letztmals für den Erhebungszeitraum 2039 anzuwenden.“

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Im Jahr 2022 war der Verkehrssektor für rund 148 Mio. t Treibhausgase verantwortlich und trug damit rund 20 % zu den DEU Treibhausgasemissionen bei. 97 % der verkehrsbedingten Emissionen stammen aus dem Straßenverkehr. Eine Reduzierung des CO₂-Ausstosses kann durch einen Wechsel zu klimaneutralen Antriebsarten erfolgen. Daher müssen die Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstosses hier ansetzen durch einen Wechsel zu klimaneutralen Antriebsarten (batterieelektrisch, Wasserstoff-Brennstoffzelle und ihnen gleichzustellenden Verbrennungsmotoren, die nach verbindlicher Feststellung der Verkehrsbehörden lediglich mit synthetischen Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen [E-Fuels] betreibbar sind.).

Eine stärkere Marktdurchdringung von lediglich mit E-Fuels betreibbaren Kraftfahrzeugen kann ein Baustein sein, um Klima- und Umweltbelastungen im Verkehrssektor zu reduzieren. Da diese Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien hergestellt werden, können sie in der Gesamtbetrachtung als klimaneutral angesehen werden.

Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die lediglich mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs, die unter ausschließlichem Einsatz erneuerbarer Energien hergestellt worden sind, betrieben werden können, sollen als klimaneutrale Kraftfahrzeuge befristet von der Kraftfahrzeugsteuer befreit werden. Die zuständige Verkehrsbehörde trifft durch Grundlagenbescheid die verbindliche Feststellung im Einzelfall, ob die Voraussetzungen eines E-Fuels-only-Kraftfahrzeuges erfüllt sind. Andere Kraftfahrzeuge als E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge sind von der Steuerbefreiung nicht erfasst.

Solche Kraftfahrzeuge können einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Straßenverkehr leisten. Deshalb wird derzeit bei der Europäischen Kommission dafür geworben, einen dahingehenden Rechtsvorschlag im Rahmen der Euro-7-Gesetzgebung vorzulegen. Dadurch soll eine technologieoffene Erreichung der ambitionierten Klimaschutzziele in der Europäischen Union unterstützt werden.

Im Sinne der Technologieoffenheit wird die im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen positive Klimawirkung von E-Fuels bereits im Rahmen der THG-Quote (Treibhausgasminderungsquote) sowie bei der CO₂-Bepreisung nach dem BEHG berücksichtigt bzw. gefördert. Ergänzend dazu sollen auch die steuerrechtlichen Rahmenbedingungen einen Beitrag leisten, um einen Hochlauf der Produktion und Verwendung von E-Fuels durch die Zulassung lediglich mit E-Fuels betreibbarer Kraftfahrzeuge zu erzielen. Neben der zunehmenden Elektrifizierung des Verkehrssektors, könnte so ein zusätzlicher Beitrag zur Verdrängung fossiler Kraftstoffe im Verkehrssektor erreicht werden.

Ziel dieses Gesetzes ist es, E-Fuels-only-Fahrzeuge im Straßenverkehr als Alternative oder Ergänzung der Möglichkeiten zur Verringerung der Treibhausgasemissionen zu fördern.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Kraftfahrzeuge und ihre Nutzung betreffenden bestehenden steuerlichen Regelungen sollen zur Berücksichtigung ihrer Umwelt- und Klimawirkungen technologieneutral

ausgestaltet werden, wenn es sich um klimaneutrale Fahrzeuge handelt. Zu diesen Regelungen zählen die Bewertung der privaten Nutzung von betrieblichen Kraftfahrzeugen (sog. Dienstwagenbesteuerung), die Kraftfahrzeugsteuer sowie die Hinzurechnung von Mietzinsen und Leasingraten bei der Gewerbesteuer.

Ein Beitrag zur Erreichung der oben genannten Zielstellung kann durch die Einführung einer befristeten Kraftfahrzeugsteuerbefreiung zugunsten solcher Kraftfahrzeuge erreicht werden, deren Betrieb nach den verbindlichen Feststellungen der Verkehrsbehörden lediglich mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs, die unter ausschließlichem Einsatz erneuerbarer Energien hergestellt worden sind, möglich ist. Zu diesem Zweck wird das Kraftfahrzeugsteuergesetz um eine entsprechende Befreiungsvorschrift ergänzt.

Die bisher für Elektro- und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge bestehenden Sonderregelungen bei der Bewertung der Entnahme/des geldwerten Vorteils für die private Nutzung dieser betrieblichen Kraftfahrzeuge sollen unter Einbeziehung von E-Fuels-only-Kraftfahrzeugen erweitert werden.

III. Alternativen

Keine.

Die Steuererhebung für die Kraftfahrzeugsteuer obliegt allein dem Bund. Ohne die Einführung der Steuerbefreiung für Kraftfahrzeuge, die nach den verbindlichen Feststellungen der Verkehrsbehörden lediglich mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs, betrieben werden können, würden diese der Regelbesteuerung nach Hubraum und CO₂-Prüfwert unterliegen.

Ohne die vorgesehenen Änderungen würde die private Nutzung von E-Fuels-only-Fahrzeugen wie die Nutzung von sonstigen Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ertragsteuerlich beurteilt werden, obwohl ihre CO₂ Bilanz der von Elektrofahrzeugen entspricht. Im Sinne einer technologieoffenen Förderung von klimaneutralen Fahrzeugen sind E-Fuels-only-Fahrzeuge den Elektrofahrzeugen daher gleichzustellen.

Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 1 ergibt sich aus Artikel 105 Absatz 2 Satz 2 erste Alternative in Verbindung mit Artikel 106 Absatz 1 Nummer 3 des Grundgesetzes (GG), da das Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer ganz dem Bund zusteht.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich für die Änderung des Einkommensteuergesetzes (Artikel 2) aus Artikel 105 Absatz 2 Satz 2 erste Alternative GG, da das Steueraufkommen diesbezüglich dem Bund ganz oder teilweise zusteht.

Für die Änderung des Gewerbesteuergesetzes (Artikel 3) ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes aus Artikel 105 Absatz 2 Satz 2 zweite Alternative i. V. m. Artikel 72 Absatz 2 GG. Danach hat der Bund das Gesetzgebungsrecht, wenn und soweit die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet oder die Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich macht. Artikel 3 des Gesetzes zielt auf die Änderungen von Vorschriften des Gewerbesteuergesetzes ab. Die bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich, da die in der jeweiligen Gemeinde gelegenen Betriebstätten des Steuerpflichtigen gewerbesteuerpflichtig sind und der Gewerbeertrag einheitlich für alle Betriebstätten ermittelt wird.

IV. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes stehen im Einklang mit dem Unionsrecht und den bestehenden völkerrechtlichen Verträgen.

Zu den Änderungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes werden die Verpflichtungen aus der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft beachtet.

Die im Gesetzentwurf enthaltenen Änderungen im Einkommensteuer- und Gewerbesteuer-gesetz sind mit dem Recht der Europäischen Union und mit den völkerrechtlichen Verträgen der Bundesrepublik Deutschland vereinbar.

V. Gesetzesfolgen

Die steuerliche Förderung kann den Markthochlauf von E-Fuels-only-Kraftfahrzeugen beschleunigen. Durch die Regelungen erhält die Wirtschaft Anreize für Investitionen in diese Zukunftstechnologie.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Gewährung der Steuerbefreiung im Kraftfahrzeugsteuergesetz für Kraftfahrzeuge, die nach den verbindlichen Feststellungen der Verkehrsbehörden lediglich mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs aus erneuerbaren Energiequellenbetrieben werden können, erfolgt aufgrund deren fahrzeugspezifischer Merkmale automatisiert. Der verkehrsrechtliche Zulassungsprozess verändert sich nicht.

Die Änderungen im Einkommensteuer- und Gewerbesteuer-gesetz führen zu keinen Veränderungen bezogen auf die Rechts- und Verwaltungsanwendung. Die nun anzuwendenden Regelungen werden alternativ zu den ansonsten geltenden Regelungen angewendet.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Bundesregierung misst den Erfolg ihrer Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung anhand von bestimmten Indikatoren und darauf bezogenen Zielen, die sich in ihrer Systematik an den globalen Zielen für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) der Vereinten Nationen orientieren. Das Gesetz dient der sozialen Gerechtigkeit und gleichberechtigten Teilhabe.

Das Gesetz steht in Einklang mit der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (Aktualisierung 2018) und fördert die Verwirklichung der darin enthaltenen Ziele. Im Einzelnen trägt das Gesetz wie folgt zur Verwirklichung der Schlüsselindikatoren der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals, SDGs) sowie der Prinzipien einer nachhaltigen Entwicklung als Bestandteile der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung bei:

Kraftfahrzeugsteuer (Artikel 1):

SDG 3, 9 und 13: Die Nutzung von Kraftfahrzeugen, die lediglich mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs aus erneuerbaren Energienbetrieben werden können, kann einen Beitrag zur Erreichung der CO₂-Reduktionsziele im Verkehrsbereich leisten. Insoweit unterstützt das Regelungsvorhaben die Indikatorenbereiche „Gesunde Umwelt erhalten“ (3.2) und „Treibhausgase reduzieren“ (13.1) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Förderung dieser Kraftfahrzeuge kann deren Nachfrage erhöhen (Indikator 9).

Das Regelungsvorhaben wird zeitlich begrenzte Steuermindereinnahmen in voraussichtlich geringem Umfang zur Folge haben (Indikator 8.2.a).

Einkommensteuer (Artikel 2) und Gewerbesteuer (Artikel 3):

SDG 3, 9 und 13: Die Nutzung von E-Fuels-only-Kraftfahrzeugen kann einen Beitrag zur Erreichung der CO₂-Reduktionsziele im Verkehrsbereich leisten. Insoweit unterstützt das Regelungsvorhaben die Indikatorenbereiche „Gesunde Umwelt erhalten“ (3.2) und „Treibhausgase reduzieren“ (13.1) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Förderung dieser Kraftfahrzeuge kann deren Nachfrage erhöhen (Indikator 9).

Das Regelungsvorhaben wird zeitlich begrenzte Steuermindereinnahmen in voraussichtlich geringem Umfang zur Folge haben (Indikator 8.2.a).

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den darzustellenden Finanzplanungszeitraum ergeben sich für die Kraftfahrzeugsteuer, das Einkommensteuergesetz und das Gewerbesteuergesetz keine finanziellen Auswirkungen. Signifikante Zulassungszahlen für E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge werden erst ab dem Jahr 2030 angenommen.

Durch Artikel 1 des Gesetzes entstehen dem Bund (Zollverwaltung) folgende Kosten im Bereich der Kraftfahrzeugsteuer: Im Jahr 2026 fallen für die Inanspruchnahme externer Dienstleistungen einmalige IT-Ausgaben (Anpassung Verfahren KraftSt) in Höhe von 720 T€ an. Jährliche Folgekosten sind nicht zu erwarten.

Der bei der Zollverwaltung entstehende Mehrbedarf wird im Einzelplan 08 erwirtschaftet.

4. Erfüllungsaufwand

Die Änderungen im Einkommensteuergesetz führen nicht zu einem höheren Erfüllungsaufwand, da die bestehende Regelung lediglich für den hier geregelten Sachverhalt modifiziert wird und alternativ zur Anwendung kommt.

Ändert sich der Steuersatz für etablierte Produkte oder Leistungen, verursacht dies in der Regel Umstellungsaufwand für die Anpassung etwa von Prozessen und Buchhaltungssystemen.

Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

Wirtschaft

Durch Artikel 1 des Gesetzes entsteht den Wirtschaftsbeteiligten kein Mehraufwand, da kein Antrag für die Steuerbefreiung gestellt werden muss. Die Steuerbefreiung wird im Anschluss an die Zulassung des Fahrzeugs bei Vorliegen der technischen Voraussetzungen vollautomatisiert gewährt.

Verwaltung

Durch Artikel 1 des Gesetzes entsteht für den Bund (Zollverwaltung) ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 730 T Euro. Davon entfallen rund 10 T Euro Personalkosten auf das Verfassen der fachlichen Anforderungen zur Anpassung des IT-Verfahrens KraftSt und auf die Erteilung von Auskünften sowie 600 T Euro für externe Dienstleistungen zur Anpassung des IT-Verfahrens KraftSt und 120 T Euro für externe Projektleitung und Projektassistenz. Es entsteht ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 4 T Euro für die Erteilung von Auskünften.

5. Weitere Kosten

Der Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen keine direkten sonstigen Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau sind zu erwarten und Zweck des Gesetzes. Durch das Gesetz soll die Besteuerung von Kraftfahrzeugen, die lediglich mit E-Fuels betrieben werden können, im Straßenverkehr in Zukunft stärker auf deren Umwelt- und Klimaauswirkungen ausgerichtet werden.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Keine.

VI. Befristung; Evaluierung

Die Kraftfahrzeugsteuerbefreiung wird ab erstmaliger Zulassung des Kraftfahrzeuges in der Zeit vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2039 für die Dauer von zehn Jahren ab erstmaliger Zulassung des Kraftfahrzeuges gewährt, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2042. Die Gewährung der Steuerbefreiung soll einen Beitrag zur Anschubförderung klimaneutraler Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor leisten. Mit zunehmender Marktdurchdringung und dem sukzessiven Erreichen der Klimaschutzziele ist eine längere Förderdauer nicht geboten.

Die Regelungen zur Dienstwagenbesteuerung von E-Fuels-only-Kraftfahrzeugen im Einkommensteuergesetz sind zeitlich befristet vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2039 (zehn Jahre). Es ist davon auszugehen, dass dieser Förderzeitraum zielgenau ist, um die Technologie ausreichend marktgängig zu machen, den Herstellern und Steuerpflichtigen Rechtssicherheit in ihre Investitionen zu geben und nach Ablauf des Förderzeitraums kein gesondertes Eingreifen mehr erforderlich ist.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes)

Zu Nummer 1

Inhaltsverzeichnis

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Neufassung des § 3c KraftStG.

Zu Nummer 2

§ 3c KraftStG

Absatz 1

Die Förderung von lediglich mit flüssigen oder gasförmigen erneuerbaren Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs aus erneuerbaren Energiequellen (E-Fuels) betreibbaren Kraftfahrzeugen ist ein weiterer Baustein, um Klima- und Umweltbelastungen im Verkehrssektor nachhaltig zu reduzieren. Sofern diese Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien hergestellt werden, werden sie als klimaneutral angesehen.

Die Regelung erfolgt im Vorgriff auf die unionsrechtliche Schaffung einer speziellen Fahrzeugkategorie, nämlich der E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge. Im Verkehrsrecht wird im Nachgang zur Euro-Norm-7-Gesetzgebung erwartet, dass diese neue Fahrzeugkategorie für lediglich mit klimaneutral hergestellten E-Fuels betreibbare Kraftfahrzeuge geschaffen wird.

Im Nachgang zur Euro-Norm-7-Gesetzgebung wird von der Europäischen Kommission ein Verordnungsvorschlag analog zu dem bereits vorliegenden Entwurf zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/1151 der Europäischen Kommission in Bezug auf die Emissionsgenehmigungsverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge, die lediglich mit klimaneutralen Kraftstoffen betreibbar sein werden, erwartet. Dieser im „Meeting of the Technical Committee on Motor Vehicles (TCMV) zu verhandelnde Verordnungsvorschlag soll sicherstellen, dass ein Betrieb der E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge mit anderen, ggf. fossilen Kraftstoffen ausgeschlossen sein wird. Sowohl die eindeutige verkehrsrechtliche Abgrenzung dieser Fahrzeugkategorie, als auch deren Darstellung im Rahmen der jeweiligen Typgenehmigung eines Kraftfahrzeugs ist für die Befreiung unabdingbar. Die zuständige Verkehrsbehörde trifft durch Grundlagenbescheid die verbindliche Feststellung im Einzelfall, ob die Voraussetzungen eines E-Fuels-only-Kraftfahrzeuges erfüllt sind. Andere Kraftfahrzeuge als E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge sind von der Steuerbefreiung nicht erfasst.

Wegen des noch nicht abgeschlossenen europäischen Rechtssetzungsverfahrens für die Genehmigungsfähigkeit von eE-Fuels only-Kraftfahrzeugen soll die Steuerbefreiung erst ab dem 1. Januar 2030 wirksam werden.

Absätze 2 und 3

Die Regelungen stellen sicher, dass der gesetzlich vorgesehene Gewährungszeitraum der Steuerbefreiung nicht durch die Gestaltung äußerer Umstände wie bspw. einem Halterwechsel oder der Zuteilung eines Saisonkennzeichens unter- oder überschritten werden kann.

Zu Artikel 2 (Änderung des Einkommensteuergesetzes)

Zu Nummer 1

Inhaltsverzeichnis

Redaktionelle Folgeänderung aufgrund der Einfügung des § 6f EStG.

Zu Nummer 2

§ 6 EStG

Die besonderen Vorschriften für die Bewertung der Entnahme bei der privaten Nutzung von betrieblichen Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen werden in eine Einzelregelung - § 6f EStG - überführt und um Regelungen zu Fahrzeugen ergänzt, die lediglich mit E-Fuels

betrieben werden können (sog. E-Fuels-only-Fahrzeuge im Sinne des § 3c Kraftfahrzeugsteuergesetz). Dadurch soll die Übersichtlichkeit des Regelungsbereiches der Bewertungsvorschriften nach § 6 EStG sowie die Verständlichkeit der besonderen Regelungen für die Bewertung der Entnahme der privaten Nutzung von betrieblichen Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen nach Ergänzung um E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge sichergestellt werden.

In § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG verbleibt die Grundregelung für die Bewertung der Entnahme für die private Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs (sog. 1 %-Regelung). Sie findet Anwendung, soweit nicht § 6f EStG Anwendung findet.

In § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 EStG verbleibt die Regelung für die Bewertung der Entnahme für die private Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs mit den auf die Privatfahrten entfallenden Aufwendungen, wenn die insgesamt entstehenden Aufwendungen belegt und das Verhältnis der privaten zu den übrigen Fahrten durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nachgewiesen werden (sog. Fahrtenbuch-Regelung). Wird jedoch ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 6f EStG - neu - genutzt, sind die dort enthaltenen Regelungen anzuwenden.

Dies gilt entsprechend bei der Überlassung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs an Arbeitnehmer (§ 8 Absatz 2 Satz 2, 3 und 5 EStG).

Zu Nummer 3

§ 6f EStG

§ 6f Absatz 1 Nummer 1 und Absatz 2 Nummer 1 EStG

Der Regelungsinhalt entspricht den bisherigen Regelungen des § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 2. Halbsatz und Satz 3 2. Halbsatz EStG.

§ 6f Absatz 1 Nummer 2 und Absatz 2 Nummer 2 EStG

Unter Nummer 2 werden vergleichbare Regelungen für sog. E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge getroffen. E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge werden Elektrofahrzeugen sachlich gleichgestellt.

Die private Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs ist nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG für jeden Kalendermonat mit 1 Prozent des inländischen Listenpreises im Zeitpunkt der Erstzulassung zuzüglich der Kosten für Sonderausstattung einschließlich Umsatzsteuer (Bruttolistenpreis) anzusetzen. Bei der Nutzung von Elektrofahrzeugen ist dieser Bruttolistenpreis nur zu einem Viertel anzusetzen, wenn dieser nicht mehr als 70.000 [95.000] Euro beträgt und das Kraftfahrzeug nach dem 31. Dezember 2018 und vor dem 1. Januar 2031 angeschafft wird (§ 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 Nummer 3 EStG - alt -). Beträgt der Bruttolistenpreis mehr als 70.000 [95.000] Euro, ist dieser nur zur Hälfte anzusetzen (§ 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 Nummer 2, 4 oder 5 EStG).

Der Regelungsgehalt soll auf Kraftfahrzeuge übertragen werden, die im Zeitraum vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2039 angeschafft werden und die lediglich mit E-Fuelsbetrieben werden können, sog. E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge. Dies sind Kraftfahrzeuge i. S. d. § 3c Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG). Damit soll ein Anreiz gesetzt werden, solche Fahrzeuge zu entwickeln und zu nutzen. Der Beginn des Anwendungszeitraums orientiert sich dabei an der erwarteten erstmaligen Zulassung solcher Fahrzeuge. Dies gilt entsprechend bei der Überlassung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs an Arbeitnehmer (§ 8 Absatz 2 Satz 2, 3 und 5 EStG).

Wird die private Nutzung mit den auf die Privatfahrten entfallenden Aufwendungen angesetzt, weil die insgesamt entstehenden Aufwendungen belegt und das Verhältnis der privaten zu den übrigen Fahrten durch ein ordnungsgemäßes Fahrtenbuch nachgewiesen

werden, sind bei der Nutzung von Elektrofahrzeugen bei der Ermittlung der insgesamt entstandenen Aufwendungen die Anschaffungskosten für das Kraftfahrzeug oder vergleichbare Aufwendungen (z. B. Leasingraten) nur zu einem Viertel (Bruttolistenpreis nicht mehr als 70.000 [95.000] Euro) oder zur Hälfte (Bruttolistenpreis mehr als 70.000 [95.000] Euro) zu berücksichtigen (§ 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 3 Nummer 2 bis 5 EStG - alt -). Der Regelungsgehalt wird auf Fahrzeuge übertragen, die lediglich mit E-Fuels betrieben werden können und im Zeitraum vom 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2039 angeschafft werden (vgl. Satz 2). Dies gilt entsprechend bei der Überlassung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs an Arbeitnehmer (§ 8 Absatz 2 Satz 4, zweiter Halbsatz EStG).

Zu Nummer 4

§ 52 Absatz 14b – neu – EStG

Die Anwendungsregelung behält die bisher in unterschiedlicher Höhe bestehenden Höchstbeträge des Bruttolistenpreises als Anwendungsvoraussetzung der Viertelung der Bemessungsgrundlage bei. Für vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 angeschaffte Kraftfahrzeuge darf der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 40.000 Euro betragen und für vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2023 angeschaffte Kraftfahrzeuge darf der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 60.000 Euro betragen. [Für vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 angeschaffte Kraftfahrzeuge darf der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs nicht mehr als 70.000 Euro betragen.]

Zu Artikel 3 (Änderung des Gewerbesteuergesetzes)

Zu Nummer 1

§ 8 GewStG

Der geltende § 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 1 GewStG sieht die Hinzurechnung von Miet- und Pachtzinsen (einschließlich Leasingraten) für die Benutzung von beweglichen Wirtschaftsgütern des Anlagevermögens vor, die im Eigentum eines anderen stehen. Diesbezügliche Entgelte finden zu einem Fünftel Eingang in die Ermittlung der Summe der insgesamt hinzurechnungspflichtigen Beträge (§ 8 Nummer 1 GewStG). Nach § 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 2 GewStG halbiert sich der Hinzurechnungsumfang bei bestimmten Elektrofahrzeugen und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen sowie Fahrrädern, die keine Kraftfahrzeuge sind.

Mit der Änderung wird die bestehende Begünstigung für Elektrofahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge auf Fahrzeuge ausgeweitet, die lediglich mit E-Fuels betrieben werden können (E-Fuels-only-Kraftfahrzeuge im Sinne des § 3c des Kraftfahrzeugsteuergesetzes). Damit wird entsprechend der Neuregelung in § 6f EStG auch gewerbesteuerlich ein Anreiz gesetzt, solche Fahrzeuge zu entwickeln und zu nutzen.

Zu Buchstabe c

Zu Nummer 2

§ 36 GewStG

Der bereits bestehende verminderte Hinzurechnungsumfang des § 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 2 GewStG ist letztmalig im Erhebungszeitraum 2030 anzuwenden. Durch die Ergänzung des § 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 2 GewStG um einen neuen Doppelbuchstaben dd (E-Fuels) wird eine Differenzierung der Anwendungsregelung erforderlich.

Die Änderung des § 36 Absatz 4 Satz 3 GewStG stellt sicher, dass der bestehende Anwendungszeitraum des verminderten Hinzurechnungsumfangs für Elektrofahrzeuge und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge des § 8 Nummer 1 Buchstabe d Satz 2 Buchstabe aa bis cc GewStG weiterhin bis zum Erhebungszeitraum 2030 bestehen bleibt. Nach § 36 Absatz 4 Satz 4 GewStG ist die Begünstigung für Fahrzeuge, die lediglich mit E-Fuelsbetrieben werden können, demgegenüber letztmalig für den Erhebungszeitraum 2039 anzuwenden.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die Regelungen treten am Tag nach Verkündung in Kraft.