

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/16611 –**

Auswirkungen der Strafzahlungen der EU-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Europäische Union hat am 13. Juni 2019 die Verordnung zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/PE-60-2019-INIT/de/pdf>) förmlich angenommen. Im Rahmen dieser neuen Vorschrift werden erstmals CO₂-Grenzwerte für die Hersteller von schweren Nutzfahrzeugen festgelegt. Insgesamt muss zur Erfüllung der Normen der CO₂-Ausstoß der Neuwagenflotten bis 2025 um 15 Prozent im Vergleich zu 2019 gesenkt werden, bis 2030 müssen die CO₂-Emissionen um 30 Prozent sinken. Werden diese verbindlichen Zielvorgaben nicht erreicht, drohen den Herstellern hohe Strafzahlungen. So wurden bis 2030 Strafzahlungen in Höhe von 4.250 Euro pro Gramm CO₂/tkm (Tonnenkilometer) und nach 2030 von 6.800 Euro pro Gramm CO₂/tkm beschlossen. Verfehlen Hersteller diese Vorgaben auch nur um 1 Gramm CO₂/tkm folgen Geldbußen in Millionenhöhe, die je nach Menge der jährlich in den Markt gebrachten Fahrzeuge den finanziellen Ruin für den jeweiligen Hersteller bedeuten können. Nach Berechnungen des Bundesverbands der Deutschen Industrie (BDI) führt bereits eine 1-prozentige Grenzwertüberschreitung zu Strafzahlungen von knapp 3.000 Euro pro Fahrzeug – bei Pkws liegen diese Strafzahlungen im Vergleich bei knapp 100 Euro pro Fahrzeug.

Mit den herkömmlichen Verbrennungsmotoren und den dort noch möglichen Kraftstoffeinsparungen werden diese Vorgaben voraussichtlich nicht zu erfüllen sein (www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/stroengere-eu-vorgabe-n-so-hart-treffen-die-neuen-co2-vorgaben-bmw-daimler-und-vw/23168328.html?ticket=ST-40161408-aTVpMqAaL6HTecR5e7Dr-ap1). Für die Fahrzeughersteller bedingen die beschlossenen Flottengrenzwerte deshalb, neben der begonnenen Elektrifizierung von Pkws, auch für Lkws eine (Teil-)Elektrifizierung der Flotte. Hier kann jedoch nicht auf die im Aufbau befindliche Ladeinfrastruktur für Pkws zurückgegriffen werden, da sich die technischen Anforderungen an die Ladesäulen für Pkws und Lkws in Bezug auf den Strom- und Energiebedarf des Schwerlastverkehrs unterscheiden. Nach Berechnungen des ACEA (European Automobile Manufacturers' Association) werden bis 2030 mindestens 20.000 Ladesäulen (bis 500 Kilowatt – kW) und 6.000 Schnellladesäulen (über 500 kW) entlang den Autobahnen benötigt (www.eurotransport

t.de/artikel/bundesweit-16-500-ladesaeulen-nur-25-fuer-e-lkw-geeignet-10654988.html). Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Infrastruktur für Wasserstoff als Energieträger. Auch in diesem Fall sind die bereits für den Pkw-Verkehr vorhandenen Ladepunkte aufgrund des Druckunterschiedes nicht problemlos für den Schwerlastverkehr nutzbar. Parallel zur Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lkws gibt es auch hier bisher keinen sicheren Handlungsrahmen, welcher der Straßengüterverkehrsbranche notwendige Planungs- und Investitionssicherheit gewährleistet.

Die Bundesregierung hat in dieser Hinsicht am 18. November 2019 den „Masterplan Ladeinfrastruktur“ beschlossen. Die dortigen Maßnahmen beschränken sich jedoch auf die Erstellung eines Konzeptes für Batterie-Lkws bis Sommer 2020 und ein Förderprogramm zum Aufbau der notwendigen Ladeinfrastruktur bis Ende 2020. Es ist deshalb davon auszugehen, dass bis Ende 2020 keine einzige, für Lkws nutzbare Ladesäule in Deutschland errichtet werden wird. Vor dem Hintergrund der EU-Flottengrenzwertziele bis 2025 und 2030 wird die Zeit dementsprechend knapp.

Nach Meinung der Fragesteller drohen in dieser Hinsicht verheerende Auswirkungen für Hersteller, Spediteure und Fahrer. Ein Mangel an Fahrzeugen, fehlende Tank- und Ladeinfrastrukturen und unzureichende Transportkapazitäten gefährden die Grundlagen der deutschen Volkswirtschaft.

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Höhe des Referenzwertes für das Jahr 2019, der als Grundlage für die Reduktionsmaßnahmen gilt?

Nach der Verordnung (EU) 2019/1242 werden die Referenzwerte auf Grundlage der Monitoringdaten für Fahrzeuge berechnet, die zwischen dem 1. Juli 2019 und 30. Juni 2020 zugelassen wurden. Diese Monitoringdaten werden durch Hersteller und Behörden zum 30. September 2020 an die Europäische Kommission übermittelt. Auf Grundlage dieser Werte können die Referenzwerte berechnet werden. Die Europäische Kommission wird die Referenzwerte zum 30. April 2021 bekannt geben.

2. Mit welchen Auswirkungen auf die Hersteller von Lkws rechnet die Bundesregierung, wenn die EU-Flottengrenzwerte für 2025 bzw. 2030 nicht erreicht werden?

Hersteller von Lkws, die ihre EU-Flottengrenzwerte nicht einhalten, müssen mit Strafzahlungen rechnen.

3. Wie beurteilt und begründet die Bundesregierung die Höhe der Strafzahlungen im Falle von Grenzwertüberschreitungen bei Lkws im Vergleich zu den Strafzahlungen bei Pkws?

Die für das Jahr 2030 angesetzte Höhe der Strafzahlungen von 6.800 Euro pro Gramm pro Tonnenkilometer orientiert sich am für Pkws angesetzten Wert von 95 Euro pro Gramm pro Kilometer. Beides entspricht über die Lebenslaufleistungen der jeweiligen Fahrzeuge Kosten von rund 450 Euro pro zusätzlich emittierter Tonne CO₂. Für das Jahr 2025 liegen die Strafzahlungen für Lkws mit rund 4.250 Euro pro Gramm pro Tonnenkilometer, was rund 270 Euro pro zusätzlich emittierter Tonne CO₂ entspricht, unter denen für Pkws.

4. Mit welchen Auswirkungen auf Spediteure rechnet die Bundesregierung, wenn die Hersteller in Zukunft Lkws mit alternativen Antrieben anbieten, die preislich über den aktuellen Diesel-Lkws liegen?

Der Bundesregierung liegen keine Angaben dazu vor. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die mit den Klimabeschlüssen aus Oktober 2019 angelegten Maßnahmen auf eine Reduzierung von Mehrkosten bei Anschaffung und Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben hinwirken.

5. Welche Fördermaßnahmen plant die Bundesregierung, um den Antriebswechsel im Schwerlastverkehr zu unterstützen?
 - a) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung batterieelektrischer Lkws für Hersteller und Spediteure?
 - b) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung von Wasserstoff-Lkws für Hersteller und Spediteure?
 - c) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung von strombasierten Kraftstoffen bei Lkws für Hersteller und Spediteure?
 - d) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Förderung von CNG- (Compressed Natural Gas) und LNG- (Liquefied Natural Gas) Lkw für Hersteller und Spediteure?

Im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung ist das Ziel formuliert, dass bis zum Jahr 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erbracht wird. Dazu wird die Bundesregierung die Anschaffung von Lkws mit alternativen Antrieben unterstützen und den Ausbau einer bedarfsgerechten Tank- und Ladeinfrastruktur fördern.

Dafür stehen aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) bis zum Jahr 2023 für die Anschaffungsförderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben ca. 950 Mio. Euro und für Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur (Pkw und Lkw) ca. 3,4 Mrd. Euro zur Verfügung. Im Klimaschutzprogramm 2030 werden batterieelektrische, Wasserstoff-Brennstoffzellen- und Oberleitungs-Lkw aufgeführt. Lkws mit Erdgasantrieb (Compressed Natural Gas/CNG) und Flüssigerdgasantrieb (Liquified Natural Gas/LNG) kommt eine wichtige Stellung im klimafreundlichen Güterverkehr zu, sofern regenerativ hergestelltes Biomethan statt fossilem Erdgas verwendet wird.

Flüssige strombasierte Kraftstoffe sind derzeit noch nicht in nennenswerter Größenordnung verfügbar. Voraussichtlich erfordern diese Kraftstoffe keine Anpassungen an Fahrzeugen und Tankinfrastruktur. Fördermaßnahmen für Lkw-Hersteller und Spediteure sind daher derzeit nicht vorgesehen. Im Klimaschutzprogramm 2030 ist formuliert, die Entwicklung von flüssigen und gasförmigen regenerativen Kraftstoffen und deren großtechnische Erzeugung in Biogas- und Synthesenanlagen zu unterstützen. Dafür stehen im EKF bis zum Jahr 2023 Mittel in Höhe von rd. 1,1 Mrd. Euro zur Verfügung.

Ferner wird mit der Förderrichtlinie für energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge die Marktdurchdringung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen Nutzfahrzeugen unterstützt. Jährlich stehen 10 Mio. Euro für das Förderprogramm zur Verfügung. Förderfähig ist die Anschaffung von Lkws und Sattelzugmaschinen mit Erdgasantrieb (CNG), Flüssigerdgasantrieb (LNG) oder bestimmten Elektroantrieben (reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge). Es wurde bereits ein Antragsvolumen von ca. 18 Mio. Euro für 1.840 Fahrzeuge bewilligt.

Neben dem Förderprogramm sind Elektro-Lkws im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) seit dem 1. Januar 2019 von der Maut befreit. Dazu gehören reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge. Zudem wurde eine bis 31. Dezember 2020 befristete Mautbefreiung für mit Erdgas betriebene Fahrzeuge (CNG sowie LNG) eingeführt. Ab dem 1. Januar 2021 würde für Erdgas-Fahrzeuge ein Mautsatz gelten, der um 1,1 Cent/km unter dem für Euro VI-Fahrzeuge mit Diesel-Antrieb liegt. Eine Verlängerung der kompletten Mautbefreiung wird derzeit geprüft.

6. Welche Fördermaßnahmen plant die Bundesregierung, um eine ausreichende Ladeinfrastruktur für den batterieelektrischen und wasserstoffbetriebenen Schwerlastverkehr zu gewährleisten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

7. Welche Position hat die Bundesregierung für den Review-Prozess 2022 im Hinblick auf die Anrechenbarkeit alternativer Kraftstoffe?
8. Welche Position hat die Bundesregierung für den Review-Prozess 2022 im Hinblick auf die Flottengrenzwerte?
9. Welche Position hat die Bundesregierung für den Review-Prozess 2022 im Hinblick auf die Höhe der Strafzahlungen?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Bundesregierung wird sich hierzu zu gegebener Zeit positionieren.

10. Welche Parallelen sieht die Bundesregierung zwischen den EU-Flottengrenzwerten bei Pkws und den Flottengrenzwerten bei Lkws vor dem Hintergrund der steigenden Elektrifizierung des Verkehrs?

Wie auch in der Antwort zu Frage 3 erläutert, orientiert sich der Rechtsrahmen für die Lkw-Flottengrenzwerte in mehrerer Hinsicht am Rechtsrahmen für die Pkw-Flottengrenzwerte. Unter anderem schaffen beide Regelungen besondere Anreize für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge, insbesondere batterieelektrisch und mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge.

11. Rechnet die Bundesregierung mit einem Markthochlauf für batteriebetriebene Lkws?
Wenn ja, welche Zahlen sind der Bundesregierung in diesem Zusammenhang bekannt (bitte nach Jahr und Anzahl der batterieelektrischen Lkws sowie Anzahl verfügbarer Modelle aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung sind Ankündigungen verschiedener Hersteller zur Markteinführung batterie- und wasserstoffbetriebener Lkws bekannt. Markthochlaufzahlen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

12. Rechnet die Bundesregierung mit einem Markthochlauf für wasserstoffbetriebene Lkws?

Wenn ja, welche Zahlen sind der Bundesregierung in diesem Zusammenhang bekannt (bitte nach Jahr und Anzahl der wasserstoffbetriebenen Lkws sowie Anzahl verfügbarer Modelle aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

13. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen mit Oberleitungs-Lkws, und wie beurteilt sie die Möglichkeit eines europaweiten Ausbaus?

Die Teststrecken in Hessen und Schleswig-Holstein sind im vergangenen Jahr in Betrieb genommen worden. Eine umfassende Bewertung ist erst nach einem längeren Erprobungszeitraum möglich.

Die Bundesregierung steht bezüglich des Oberleitungs-Lkw-Systems mit den zuständigen Verwaltungen anderer europäischer Länder im Austausch. Ein europaweiter Ausbau ist möglich, für die Einführung des Systems in Deutschland jedoch keine Voraussetzung. Da die Fahrzeuge als Hybridfahrzeuge ausgelegt sind, können sie auch auf Strecken ohne Oberleitung (z. B. im europäischen Ausland) verkehren.

