

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/1284 –

Auswirkungen der Energiepreissteigerung auf den Güterkraftverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Aktuell steigen die Preise für Energie und insbesondere die Preise für die Kraftstoffe Diesel, Benzin und LNG (Liquified Natural Gas, Flüssigerdgas) und CNG (Compressed Natural Gas, komprimiertes Erdgas) immer weiter. Bereits vor dem Beginn des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine erreichten die Kraftstoffpreise immer neue Höchstwerte. Dieser Trend wird sich absehbar nicht umkehren. Die von der Bundesregierung angekündigten Maßnahmen zur Abmilderung dieser Kostenexplosion im Energiebereich, wie die Anhebung der Pendlerpauschale, helfen den Unternehmen im Transport- und Logistiksektor nicht.

Gerade mittelständische Betriebe des gewerblichen Güterkraftverkehrs können die Preissteigerungen aufgrund der harten Wettbewerbsbedingungen und in der aktuellen Dynamik nicht oder nur schwer an ihre Kunden weitergeben. Unternehmen wie Verbände haben auf ihre schwierige Lage aufmerksam gemacht und sich unter anderem mit einem Hilferuf bereits im Januar 2022 an das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gewandt.

Besonders betroffen sind Speditionen, die in den vergangenen Jahren ihren Fuhrpark auf Erdgasfahrzeuge (CNG-/LNG-Lkw) umgestellt haben. Diese Umstellung auf klimafreundlichere Technologien wurde von Bundesregierung unter anderem mit einem Förderprogramm zur Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge und mit der Befreiung von Erdgasfahrzeugen bis Ende 2023 unterstützt. Die Kosten für CNG/LNG haben sich in den letzten Monaten verdreifacht. Vor diesem Hintergrund lassen sich CNG-/LNG-Lkw-Flotten im Vergleich zu Diesel-Lkw-Flotten nicht mehr wettbewerbsfähig betreiben. Verbände und Unternehmen sprechen von der akuten Gefahr von Insolvenzen derjenigen Güterkraftverkehrsunternehmen, die ihren Fuhrpark zu einem Großteil auf klimafreundlichere CNG-/LNG-Fahrzeuge umgestellt haben. Die steigenden Diesel- und LNG-Kosten haben auch negative Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Der zum Jahresbeginn gestiegene Preis für CO₂ im Rahmen des Nationalen Emissionshandels sowie die immer weiter anziehenden Ölpreise verteuern die fossilen Kraftstoffe. Der Staat verdient über höhere Steuereinnahmen daran mit. Die Abgaben auf Kraftstoffe in vielen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind deutlich geringer, sodass deutsche Unternehmen in Grenznähe

durch die Möglichkeit, in diesen Staaten zu tanken, einen Standortvorteil besitzen. Dieser Tanktourismus verzerrt den innerdeutschen und europäischen Wettbewerb zusätzlich.

1. Mit welchen Güterkraftverkehrsunternehmen und Güterkraftverkehrsverbänden steht die Bundesregierung im Austausch, um Lösungen für die Frage der hohen Energiepreise zu beraten?

Wie viele Gespräche hat es seit Amtsantritt der neuen Bundesregierung gegeben (bitte nach Unternehmen und Verbänden aufschlüsseln)?

Zu dem Thema haben 19 Gespräche mit Verbänden und Unternehmen stattgefunden, davon elf Gespräche mit Verbänden und sechs Gespräche mit Verbänden und Unternehmen.

2. Plant die Bundesregierung, die Besteuerung von Kraftstoffen kurzfristig oder langfristig zu senken, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen, und mit welchem Zeitplan, und wenn nein, warum nicht?

Die Energiesteuersätze für die hauptsächlich im Straßenverkehr verwendeten Kraftstoffe sollen ab 1. Juni 2022 für die Dauer von drei Monaten auf das europäische Mindestmaß gesenkt werden. Den entsprechenden Gesetzentwurf hat die Bundesregierung mit Kabinettsbeschluss vom 27. April 2022 auf den Weg gebracht (abrufbar unter: www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/20_Legislaturperiode/2022-04-12-EnergieStSenkungG/1-Referentenentwurf.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

3. Plant die Bundesregierung die Einführung einer reduzierten Kraftstoffbesteuerung speziell für gewerblich genutzte Lkw (Gewerbe-Diesel)?

Gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom) ist eine Differenzierung zwischen gewerblich und nicht gewerblich genutztem Dieselmotorkraftstoff nur zulässig, wenn die Mindeststeuersätze der Energiesteuerrichtlinie eingehalten werden und der Steuersatz für gewerblichen Dieselmotorkraftstoff nicht unter den am 1. Januar 2003 national gültigen Steuersatz gesenkt wird.

Unter diesen Voraussetzungen ist die Einführung eines „Gewerbediesels“ in der Bundesrepublik Deutschland nicht möglich. Dieselmotorkraftstoff wird national seit dem 1. Januar 2003 in unveränderter Höhe besteuert. Die Einführung eines Energiesteuersatzes für „Gewerbediesels“ unterhalb des seit 2003 geltenden Niveaus würde gegen Europarecht verstoßen.

4. Wie viele LNG-Lkw und wie viele CNG-Lkw wurden in Deutschland in den vergangenen fünf Jahren neu zugelassen (bitte nach Zulassungsjahr aufschlüsseln)?

Kraftstoffart	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Lastkraftwagen	Lastkraftwagen	Lastkraftwagen	Lastkraftwagen	Lastkraftwagen	Lastkraftwagen
Erdgas (NG)	435	454	648	1 027	822	555
Zweistoffbetrieb mit verflüssigtem Erdgas (LNG) und Diesel	–	–	2	28	32	61
Verflüssigtes Erdgas (LNG)	–	–	–	2	1	17

Quelle: Kraftfahrtbundesamt im April 2022

Die Kraftstoffart Verflüssigtes Erdgas (LNG) wurde im Dezember 2018 neu in die Systematik der Kraftstoffarten aufgenommen; bis Ende 2018 wurden LNG-Fahrzeuge unter den sonstigen Kraftstoffarten geführt.

5. Wie viele in Deutschland zugelassene LNG-Lkw und wie viele CNG-Lkw wurden im selben Zeitraum über die „Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ gefördert?

Im Förderprogramm „energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ konnten vom 9. Juni 2018 bis 31. März 2021 Förderanträge gestellt werden. In diesem Zeitraum sind verbindliche Verpflichtungen (z. B. Kaufverträge) für 311 CNG-Lkw und 2.542 LNG-Lkw dem Bundesamt für Güterverkehr vorgelegt worden.

6. Wie viele LNG-Tankstellen gibt es in Deutschland (bitte nach Ländern aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung sind 110 in Betrieb befindliche LNG-Tankstellen bekannt.

Land	In Betrieb	In Planung
Schleswig-Holstein	5	3
Hamburg	4	0
Niedersachsen	20	7
Bremen	2	0
Mecklenburg-Vorpommern	4	0
Sachsen-Anhalt	3	5
Brandenburg	6	5
Berlin	0	0
Nordrhein-Westfalen	14	9
Hessen	8	3
Thüringen	2	3
Sachsen	4	3
Saarland	1	0
Rheinland-Pfalz	8	2
Baden-Württemberg	13	3
Bayern	16	8

Quelle: LNG-Taskforce 2022

7. Plant die Bundesregierung, den Aufbau von LNG-Tankstellen zu unterstützen, wenn ja, mit welchen Maßnahmen, wenn nein, warum nicht?

Die Energiesteuer für Erdgas als Kraftstoff ist bis zum Jahr 2026 ermäßigt. Zudem sind CNG- und LNG-Lkw bis zum Jahr 2023 von der Entrichtung der Lkw-Maut vollständig befreit. Die Kombination aus diesen Maßnahmen hat mit dazu beigetragen, dass es von 2016 bis heute zu einem starken Aufwuchs von LNG-Tankstellen in Deutschland und einer mittlerweile dichten Netzabdeckung gekommen ist. Aus den genannten Gründen erscheint eine weitergehende Unterstützung nicht notwendig.

8. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die drohende Insolvenzgefahr für viele Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs vor, die in den letzten Jahren ihren Fuhrpark teilweise oder vollständig auf Erd- bzw. Biogas-Fahrzeuge umgestellt haben?

Die Bundesregierung steht in engem Austausch mit den Unternehmen und Verbänden der Transport- und Logistikbranche und ist über die schwierige wirtschaftliche Lage der Unternehmen aufgrund der gestiegenen Kosten für Erdgas informiert.

9. Für wie viele Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs besteht nach Kenntnis der Bundesregierung durch die derzeit sehr hohen und steigenden Kraftstoffpreise die Gefahr einer Insolvenz?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen hierüber vor.

10. Plant die Bundesregierung, Unternehmen des Güterkraftverkehrs, die durch die Umstellung ihres Fuhrparks auf klimafreundlichere Erd- bzw. Biogas-Lkw durch die enormen Preissteigerungen bei den Kraftstoffen LNG und CNG existenzgefährdet sind, zu unterstützen, und wenn ja, welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, die Insolvenzgefahr abzuwenden?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz erarbeitet gegenwärtig auf Grundlage des Temporary Crisis Framework (TCF) „Befristeter Krisenrahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine“ verschiedene Hilfsmaßnahmen zur Abfederung der wirtschaftlichen Folgen des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine, die – bzw. deren entsprechende Bundesregelung – noch einer Genehmigung durch die EU-Kommission bedürfen. Zu den Maßnahmen gehört das angekündigte KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau)-Sonderprogramm UBR (Ukraine, Belarus, Ukraine) 2022, das vorbehaltlich der Genehmigung der EU-Kommission zur Liquiditätssicherung ab dem 9. Mai 2022 von Unternehmen beantragt werden kann. Unternehmen aller Größenklassen und Branchen erhalten damit Zugang zu zinsgünstigen, weitgehend haftungsfreigestellten Krediten. Antragsberechtigt sind Unternehmen, die u. a. durch gestiegene Energiekosten besonders betroffen sind, sofern die Energiekosten einen Anteil von mindestens 3 Prozent an ihrem Gesamtumsatz ausmachen, sodass das KfW-Kreditprogramm in der Regel auch Unternehmen des Transportgewerbes offenstehen dürfte. Darüber hinaus stehen den Unternehmen zur Liquiditätssicherung auch weiterhin die bewährten ERP-/KfW-Förderkredite zur Verfügung. Zur Klimafreundlichkeit von LNG/CNG-Lkw gibt es unterschiedliche Auffassungen.

11. Welche Auswirkungen haben die gestiegenen Kraftstoffkosten auf das Phänomen des Tanktourismus, und welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um hier gegenzusteuern?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

12. Welche Auswirkungen auf das Investitionsklima in der deutschen Transportbranche sind nach Einschätzung der Bundesregierung zu befürchten, wenn Unternehmen, die als Vorreiter in neue klimafreundliche Technologien investiert haben, in der Krise alleingelassen werden?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat mit dem Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge einen Fahrplan zur Umsetzung der Klimaschutzmaßnahmen im Straßengüterverkehr bis 2030 vorgelegt. Damit unterstützt es die Unternehmen der deutschen Transportbranche unmittelbar. Das Konzept enthält drei Kernmaßnahmen:

Die Förderung des Markthochlaufs klimafreundlicher Nutzfahrzeuge, insbesondere durch die bis 2024 laufende Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge) und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur.

Die Steuerung des Aufbaus einer mit dem Fahrzeughochlauf abgestimmten Tank- und Ladeinfrastruktur sowie die Schaffung eines zielgerichteten regulatorischen Rahmens (insbesondere Einführung einer CO₂-basierten Lkw-Maut).

Dieses Maßnahmenpaket gibt den Unternehmen Planungs- und Investitionssicherheit und schafft Akzeptanz für Investitionen in klimafreundliche Antriebe.

13. Was gedenkt die Bundesregierung zu tun, um einen massiven Kahlschlag im ÖPNV wegen explodierender Kraftstoffkosten abzuwenden?

Die ÖPNV-Unternehmen werden von der für die Monate Juni bis August 2022 geplanten Absenkung der Energiesteuersätze für die hauptsächlich im Straßenverkehr verwendeten Kraftstoffe profitieren.

