

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/24336 –**

Lkw-Maut und alternative Antriebs- und Speichertechnologien im Schwerlastverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Neuverhandlung der Eurovignetten-Richtlinie (RL 1999/62/EG bzw. 2006/38/EG) fällt seit dem 1. Juli 2020 in die deutsche EU-Ratspräsidentschaft. Diese Wegekostenrichtlinie stellt den europarechtlichen Rahmen für die Ausgestaltung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge dar. Grundsätzliches Ziel ist es, Wettbewerbsverzerrungen zwischen unterschiedlichen Verkehrsunternehmen durch eine schrittweise Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern entgegenzuwirken und faire Rahmenbedingungen für die Erhebung von Infrastrukturgebühren zu schaffen (Quelle: https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2017/PK0854/). Diese Revision der Wegekostenrichtlinie („Eurovignette“) stellt die rechtliche Grundlage für die Mauterhebung und die Miteinbeziehung der Luftverschmutzung im Schwerlastverkehr in Deutschland dar. Im Klimapaket der Bundesregierung wird ein CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut „unter Ausnutzung des rechtlichen Spielraums“ ab 2023 als wichtiges Ziel formuliert (Quelle: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975232/1673502/768b67ba939c098c994b71c0b7d6e636/2019-09-20-klimaschutzprogramm-data.pdf?download=1>).

1. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine stärkere Mautspreizung nach CO₂-Emissionen automatisch mit einer Erhöhung der Mautbeiträge verbunden?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, warum, und in welcher Höhe?
 - c) Um welchen Betrag werden die Mautsätze je Kilometer durch die CO₂-Komponente der Lkw-Maut ansteigen?
 - d) Wie bewertet die Bundesregierung diese Mehrbelastung?
 - e) Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen auf die Transportpreise durch die CO₂-Komponente der Lkw-Maut ein?

- f) Welche CO₂-Menge kann nach Einschätzung der Bundesregierung durch eine stärkere Mautspreizung nach CO₂-Emissionen eingespart werden?

Die Fragen 1 bis 1 f. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ob eine Differenzierung der Mautsätze nach CO₂-Emissionen zu einer Erhöhung der Mauteinnahmen führt, hängt von der konkreten Ausgestaltung ab. Es sind eine aufkommensneutrale Differenzierung innerhalb des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten, ein CO₂-bezogener Aufschlag auf die Maut oder eine Kombination aus beiden Instrumenten in Form von Auf- und Abschlägen denkbar.

Die Menge an CO₂, die durch eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut reduziert werden kann, ist u. a. abhängig von der Höhe der Auf- und Abschläge. Die Festlegung der Höhe der Auf- und Abschläge kann erst nach Verabschiedung der derzeit in Revision befindlichen Eurovignetten-Richtlinie im Rahmen der anschließenden nationalen Umsetzung erfolgen.

- g) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, innerhalb der bestehenden Mautsätze je nach Emission zu differenzieren?

Auf Grundlage der Regelungen der aktuellen Eurovignetten-Richtlinie erfolgt eine Anlastung der Kosten durch Luftverschmutzung und Lärmbelastung. Die Möglichkeit zur CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut ist darin derzeit nicht vorgesehen.

- h) Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um eine Doppelbelastung von Unternehmen durch das nationale Brennstoffemissionshandelsgesetz und die CO₂-Bepreisung innerhalb der Lkw-Maut zu vermeiden?

Die Bundesregierung wird im Zuge der Novellierung der Lkw-Maut prüfen, wie eine Doppelbelastung des Güterkraftverkehrsgewerbes durch die Mehrausgaben für Kraftstoffe aus dem Emissionshandel gemäß Brennstoffemissionshandelsgesetz vermieden werden kann. Dies dient gleichzeitig der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen im Verhältnis zum ausländischen Güterkraftgewerbe.

- i) Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Erhebungskosten der Lkw-Maut durch eine stärkere Mautspreizung nach CO₂-Emissionen steigen werden?
- j) Wenn ja, in welchem Umfang werden die Erhebungskosten nach Kenntnis der Bundesregierung ansteigen?
- k) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1i bis 1k werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Erst nach Vorliegen einer abgestimmten und verbindlichen Fassung der Eurovignetten-Richtlinie ist es möglich, notwendige Systemanpassungen und deren finanziellen Auswirkungen zu ermitteln.

- l) Welche Auswirkungen hat eine Erhöhung der Mautbeiträge nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

- m) Welche Auswirkungen hat eine stärkere Mautspreizung nach CO₂-Emissionen in der Lkw-Maut sowohl auf die Reduktion der Emissionen im Schwerlastverkehr als auch auf den Markthochlauf alternativer Antriebs- und Speichertechnologien?

Die CO₂-Differenzierung mit Auf- und Abschlägen bei der Lkw-Maut ist ein zentrales Instrument im Bereich des Straßengüterverkehrs im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung. Durch diese Maßnahme in Kombination mit geplanten Fördermaßnahmen für die Beschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen klimaschonenden Antrieben und des dazugehörigen Infrastrukturaufbaus sowie einer CO₂-Flottenregulierung auf EU-Ebene wird von einer deutlichen Reduktion der Emissionen im Schwerlastverkehr sowie einem starken Impuls für den Markthochlauf von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ausgegangen. Ziel ist es, dass bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe sein wird.

2. Plant die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die CO₂-Komponente der Lkw-Maut so ausgestaltet wird, dass alle alternativen, emissionsarmen Antriebe und Kraftstoffe günstiger werden als der herkömmliche Diesel?
- a) Wenn nein, warum nicht?
- b) Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen einer solchen Ausgestaltung der Lkw-Maut auf den Markthochlauf alternativer Antriebe und Kraftstoffe im Schwerlastverkehr?

Die Fragen 2 bis 2b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung begrüßt die Revision der Eurovignetten-Richtlinie und die darin vorgesehene CO₂-Differenzierung der Maut. In diesem Zusammenhang setzt sich die Bundesregierung auch für deutliche Abschläge für Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge bei der Lkw-Maut ein.

Es sollen verlässliche Preissignale für den Betrieb mautpflichtiger, klimafreundlicher Nutzfahrzeuge geschaffen werden. Diese Signale werden neben den Fördermaßnahmen zur Fahrzeugbeschaffung und dem Infrastrukturaufbau einen zentralen Anreiz für den Umstieg von emissionsintensiven auf klimaschonende Technologien setzen. Ziel ist es, die Anschaffung und den Betrieb von Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben kostenseitig wettbewerbsfähig im Vergleich zu konventionell betriebenen Nutzfahrzeugen zu machen.

- c) Wie viel CO₂ könnte nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine solche Ausgestaltung der CO₂-Komponente der Lkw-Maut eingespart werden?

Es wird auf die Antwort auf Fragen 1 bis 1f verwiesen.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen von Mautbefreiungen für verschiedene Antriebs- bzw. Speichertechnologien auf den Markthochlauf alternativer, emissionsarmer Technologien im Schwerlastsektor?
 - a) Wie schätzt die Bundesregierung die Schadstoffeinspareffekte einer Ausweitung der Mautbefreiung auf alternative Antriebs- und Speichertechnologien wie Gasantriebe ein?
 - b) Welche internen oder externen Studien und Berechnungen legt die Bundesregierung dieser Einschätzung zugrunde?
 - d) Wie bewertet die Bundesregierung das CO₂-Einsparpotenzial einer Mautbefreiung von Gas-Lkw für die nächsten Jahre?

Die Fragen 3 bis 3b und 3d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort auf die Frage 1m. und im Übrigen auf die Antwort der Bundesregierung auf Frage 13 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/20389 verwiesen.

- c) Wie schätzt die Bundesregierung Schadstoffeinspareffekte einer Ausweitung der Mautbefreiung auf schadstoffarme Hybrid-Lösungen ein?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

- e) Weshalb gilt für vollelektrische Lkw eine Mautbefreiung, nicht aber für andere schadstoffarme Technologien?

Neben unbefristet befreiten Elektro-Fahrzeugen sind auch überwiegend mit Erdgas (CNG, LNG) betriebene Fahrzeuge bis zum 31. Dezember 2023 von der Lkw-Maut befreit (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nummer 7 und 8 des Bundesfernstraßenmautgesetzes).

4. Rechnet die Bundesregierung mit einer Quote an elektrifizierten Schwerlastkraftwagen bis 2030, und wenn ja, mit welcher?
 - a) Wie viel CO₂ soll nach Prognosen der Bundesregierung durch diese Quote an elektrifizierten Schwerlastkraftwagen eingespart werden?
 - b) Welche CO₂- und Schadstoffreduktion erwartet die Bundesregierung durchschnittlich pro Jahr durch die die Mautbefreiung für vollelektrische Lkw?

Die Fragen 4 bis 4b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung rechnet nicht mit einer Quote für den elektrifizierten Schwerlastverkehr bis 2030. Im Übrigen wird auf die Antworten auf die Fragen 1 bis 1 f. und auf die Frage 1m. verwiesen.

5. Verfolgt die Bundesregierung Pläne zu einer Einführung einer Mautpflicht für Fernbusse und Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen bis unter 7,5 Tonnen, um das Konzept der Nutzerfinanzierung im Verkehr weiter voranzutreiben?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Wenn nein, welche anderen Maßnahmen verfolgt die Bundesregierung, um das Konzept der Nutzerfinanzierung im Straßengüterverkehr weiter voranzutreiben?
 - c) Welche Auswirkungen auf den verkehrsträgerübergreifenden Wettbewerb sowie die Einsparung von Schadstoffemissionen erwartet die Bundesregierung durch eine Mautpflicht für Fernbusse?

Die Fragen 5 bis 5c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Vorschlag der Europäischen Kommission zur Revision der Eurovignetten-Richtlinie sieht vor, dass für Mitgliedstaaten, in denen ein System zur Gebührenerhebung vorhanden ist, die Gebührenerhebung künftig für alle Lkw über 3,5 t zGG verpflichtend sein soll. Im Wege der Kompromissfindung hat die Bundesregierung im Rat vorgeschlagen, dass Mitgliedstaaten hinsichtlich des neu einzubeziehenden Segments von 3,5 bis 7,5 Tonnen flexibel wählen können, ob (unabhängig vom bestehenden System) für das neue Segment ein strecken- oder zeitbezogenes System eingerichtet wird. Der Vorschlag sieht zudem eine unbefristete Ausnahmemöglichkeit für Lkw zwischen 3,5 t und 7,5 t zGG, die für bestimmte Transporte (etwa von Handwerksbetrieben) genutzt werden, vor. Der Ausgang der Verhandlungen bleibt abzuwarten.

6. Plant die Bundesregierung im Zuge der Neuverhandlung der Eurovignetten-Richtlinie auf europäischer Ebene auch Änderungen im nationalen Bundesfernstraßengesetz (BFStrMG), und wenn ja, welche?

Die Abstimmungen zur Revision der Eurovignetten-Richtlinie sind noch nicht abgeschlossen. Die Umsetzung des Ergebnisses erfolgt anschließend im Bundesfernstraßenmautgesetz.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die europarechtliche Konformität der Mautbefreiung für Gas-Lkw (Quelle: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/verkehrspolitik-eu-lehnt-mautfreiheit-fuer-gas-lkws-ab/26192536.html?share=mail&ticket=ST-4050147-KBaWv1nXtjyTxaOaSL0y-ap3>)?

Mit Erdgas betriebene Fahrzeuge (in erster Linie CNG- und LNG-Fahrzeuge) sind seit dem 1. Januar 2019 gänzlich von der Maut befreit. Die Mautbefreiung für Erdgasfahrzeuge sollte ursprünglich zum 1. Januar 2021 auslaufen. Am 29. Juni 2020 hat der Bundestag eine Verlängerung der bestehenden befristeten Mautbefreiung für Erdgas-Lkw um drei Jahre bis 31. Dezember 2023 beschlossen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat die EU-Kommission pflichtgemäß über die beschlossene Verlängerung dieser Mautbefreiung informiert. Das BMVI befindet sich hierzu mit der EU-Kommission in Gesprächen. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage Nr. 219/ Oktober des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter vom 27. Oktober 2020 verwiesen.

8. Gibt es Pläne der Bundesregierung, die Treibhausgaseinsparungen, welche durch einen Umstieg von einem Diesel- auf beispielsweise einen LNG-Lkw erreicht werden können, in ihren Bestrebungen (beispielsweise der Mautspreizung nach CO₂-Emissionen) mit einzubeziehen?

Die im Rahmen der Revision der Eurovignetten-Richtlinie vorgeschlagene CO₂-Differenzierung erfolgt über CO₂-Emissionsklassen, denen die Fahrzeuge gemäß ihrer CO₂-Emissionen zugeordnet werden.

9. Können im Rahmen der Förderrichtlinie für energieeffiziente und/oder CO₂-arme Lkw (EEN) neben beispielsweise gekauften gasbetriebenen Lkw auch geleaste Lkw gefördert werden (Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/036-scheuer-umweltfreundliche-lkws.html>)?
- a) Wenn nein, warum wurde das Leasing im aktuellen Förderprogramm für „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ ausgeschlossen?
- f) Warum können im Rahmen des Umweltbonus für batterieelektrische Pkw auch Leasingfahrzeuge bezuschusst werden, emissionsarme geleaste Nutzfahrzeuge über das Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ jedoch nicht?

Die Fragen 9, 9a und 9f werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Förderung von Fahrzeugen im klassischen Leasinggeschäft ist nach der „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ (EEN)-Richtlinie zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da es nicht zu einer verbindlich vereinbarten Eigentumsübertragung kommt. Ein Leasing-Kaufvertrag mit verbindlich vereinbartem Eigentumsübergang nach Zahlung der letzten Rate ist hingegen förderfähig.

- b) Welche Summe an Fördermitteln wurde bisher über die Förderrichtlinie für energieeffiziente und/oder CO₂-arme Gas-Lkw abgerufen?
- c) Welche Antriebsarten wurden im Rahmen der EEN bisher gefördert (bitte sortiert nach Häufigkeit der Förderung auflisten)?

Die Fragen 9b und 9c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bis zum 3. November 2020 sind insgesamt 1.178 Anträge mit einem Antragsvolumen von rd. 31,9 Mio. Euro (für 4.648 Fahrzeuge: davon E-Antrieb: 72, CNG: 590, LNG: 3.986) eingegangen. Bisher sind 756 Zuwendungsbescheide (Fördervolumen rd. 31,01 Mio. Euro) und 60 Ablehnungsbescheide erlassen worden.

- d) Wie viel CO₂-Emissionen konnten durch die geförderten energieeffizienten und/oder CO₂-armen Lkw bisher eingespart werden?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

- e) Ist es möglich, eine Förderung geltend zu machen, wenn bereits zu Beginn des Leasingvertrags auch ein Kaufvertrag oder eine Eigentumsüberlassung besteht, und wenn ja, warum?

Fördervoraussetzung ist u. a. die Eingehung eines rechtsverbindlichen Kaufvertrages oder die Eingehung eines rechtsverbindlichen Gebrauchsüberlassungsvertrages. Nach Nr. 2.3 der Richtlinie EEN gelten als Gebrauchsüberlas-

sungsverträge der Mietkauf mit der anfänglichen Vereinbarung einer Eigentumsübertragung und der Leasing-Kaufvertrag mit verbindlich vereinbartem Eigentumsübergang nach Zahlung der letzten Rate.

- g) Plant die Bundesregierung eine Verlängerung des Förderprogramms für „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ über Ende März 2021 hinaus, und wenn nein, warum nicht?
- h) Plant die Bundesregierung, im Zuge einer möglichen Verlängerung des EEN auch das Leasing von CNG- oder LNG-Lkw förderfähig einzustufen, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass im Transportgeschäft ein signifikanter Anteil der Neufahrzeuge über Leasinggeschäfte abgesetzt wird?

Die Fragen 9g und 9h werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Förderrichtlinie EEN ist im Juli 2018 gestartet und sollte ursprünglich zum 31. Dezember 2020 enden. Sie wurde inzwischen bis zum 31. März 2021 verlängert. Anschließend soll das Programm im neuen Programm zur Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben aufgehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.