



Dokumentation

Verbot von Verbrennungsmotoren in Europa

Verbot von Verbrennungsmotoren in Europa

Aktenzeichen: WD 8 - 3000 - 048/19
Abschluss der Arbeit: 31.05.2019
Fachbereich: WD 8: Umwelt, Naturschutz, Reaktorsicherheit, Bildung und
Forschung

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Geplante Zulassungsverbote bzw. Verbotsabsichten	4
2.1.	Finnland	4
2.2.	Frankreich	4
2.3.	Irland	5
2.4.	Lettland	5
2.5.	Schweden	5
2.6.	Spanien	5
2.7.	Vereinigtes Königreich	6
2.8.	Rumänien	6
2.9.	Ausnahme: Norwegen	6
3.	Länder mit Anreizmaßnahmen	7
3.1.	Griechenland	7
3.2.	Italien	7
3.3.	Litauen	7
3.4.	Portugal	7
3.5.	Slowakei	7
3.6.	Slowenien	8
4.	Keine Zulassungsverbotsvorhaben	8
5.	Versorgungsnetzmöglichkeiten	8
5.1.	Frankreich	8
5.2.	Irland	8
5.3.	Vereinigtes Königreich	9

1. Einleitung

Einige europäische Länder haben derzeit die Absicht erklärt, den zukünftigen Verkauf von Fahrzeugen mit fossilen Brennstoffen zu verbieten. Mit den Bestrebungen nach einem Verbot soll dabei insbesondere die Elektromobilität gefördert werden, was wiederum klimawirksame Emissionen reduzieren soll.

Die folgende Dokumentation gibt einen Überblick über die Länder, die bereits gezielte Maßnahmen oder einen entsprechenden Beschluss gefasst haben. Des Weiteren werden auch die Länder aufgeführt, die gegenwärtig über solche Vorhaben debattieren und in Hinblick auf die Reduzierung der CO₂-Emissionen Anreizmaßnahmen geschaffen haben.¹

2. Geplante Zulassungsverbote bzw. Verbotsabsichten

2.1. Finnland

In Finnland existiert das "Aktionsprogramm für den kohlenstofffreien Verkehr 2045"², das vom Ministerium für Verkehr und Fremdenverkehr ausgearbeitet wurde. Dort sind mehrere Maßnahmen enthalten, um die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2045 auf Null zu senken. Das Aktionsprogramm schlägt dabei unter anderem vor, den Verkauf neuer Personenkraftwagen, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, bis **2035** und den Verkauf fossiler Brennstoffe bis **2045** zu verbieten.

Die Regierung hat diesbezüglich allerdings noch kein Verbot des Verkaufs neuer Personenkraftwagen mit fossilen Brennstoffen beschlossen.

2.2. Frankreich

Die französische Regierung kündigte 2017 ein Verbot des Verkaufs neuer Personenkraftwagen mit fossilen Brennstoffen für **2040** an. Das Parlamentarische Büro für wissenschaftliche und technologische Bewertung (OPECST) hat hierzu im März letzten Jahres einen Bericht mit dem Titel „Beendigung des Verkaufs von Benzin- und Dieselfahrzeugen bis 2040“³ veröffentlicht.

Das französische Parlament wird in Kürze über die Aufnahme des Verbots in das Gesetz beraten. Insbesondere wird über das Datum, den Umfang (z.B. ob gasbetriebene Fahrzeuge einbezogen werden sollen oder nicht) und die Art (Liste der verbotenen oder nicht verbotenen Technologien) des Verbots entscheiden.

1 Die Darstellung der Situation in den ausgewählten Ländern basiert auf persönlichen Auskünften aus den jeweiligen Ländern.

2 Abrufbar unter: https://valtioneuvosto.fi/en/article/-/asset_publisher/liikenteesta-hiiletonta-vuoteen-2045-polkuja-paastottomaan-tulevaisuuteen (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)

3 Abrufbar unter: <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-off/i1766.asp> (zuletzt abgerufen am 29.05.2019)

2.3. Irland

Im Rahmen eines zwanzigjährigen Entwicklungsplans, der 2018 veröffentlicht wurde, besteht die Verpflichtung, dass nach **2030** keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden. Ebenso sollen nach 2045 keine National Car Test-Zertifikate⁴ für emissionsfreie Fahrzeuge mehr ausgestellt werden.

2.4. Lettland

Ein Verbot der vollständigen Vermarktung von Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ist ab **2040** geplant, während ab 2030 die Verwendung von Fahrzeugen mit Dieselmotoren in Städten eingeschränkt werden soll. Das Verbot gilt nur für völlig neue Fahrzeuge, während es in den Städten für alle Fahrzeuge (unabhängig vom Baujahr) spezifische Einschränkungen geben kann.

Etwaige Änderungen zu diesem Thema sind allerdings noch nicht in die nationalen Vorschriften aufgenommen worden.

2.5. Schweden

In Schweden wird es ab **2030** nicht mehr erlaubt sein, neue Benzin- und Dieselfahrzeuge zu verkaufen. Grundlage für die Überlegungen ist eine 73-Punkte-Politikvereinbarung⁵, die als Januar-Abkommen bezeichnet wird und in Absatz 31 das Verbot vorsieht.

Diesbezügliche Gesetze sollen noch erlassen werden.

2.6. Spanien

In Spanien wurde der Entwurf eines Klimaschutzgesetzes mit einem spezifischen Kapitel für nachhaltige Mobilität vorgestellt, in dem insbesondere festgelegt wird, dass eines der Ziele darin besteht, "effizientere, sicherere, umweltfreundlichere und gesundheitsfreundlichere Mobilitätssysteme zu schaffen". In dem Entwurf ist neben anderen Maßnahmen ein Verbot von neuen Fahrzeugen mit Kohlenstoffdioxidausstoß ab **2040** geplant. Ab dem Jahr 2050 dürfen auch alte Fahrzeuge mit solchen Eigenschaften nicht mehr in den Verkehr gebracht werden.

Es gibt noch kein Datum für das Inkrafttreten des Gesetzes.

4 Der National Car Test wird im Auftrag der Regierung von der National Car Testing Service Ltd (NCTS) durchgeführt und zielt auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes ab.

5 Vereinbarung der Regierungsparteien (Sozialdemokraten, Grüne) mit den bürgerlichen Stützparteien (Zentrum Liberale), abrufbar unter: <https://www.centerpartiet.se/download/18.428b8cbe167cac99b611402/1547223336523/Ut-kast%20till%20%C3%B6verenskommelse.pdf> (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)

2.7. Vereinigtes Königreich

Im Juli 2017 kündigte die britische Regierung an, dass sie bestrebt sein wird, den Verkauf aller neuen konventionellen Benzin- und Diesel-Personenkraftwagen sowie Lastwagen bis **2040** zu beenden. Hybrid-Fahrzeuge sollen von diesem Verbot ausgenommen sein.

Der Vorschlag wurde ursprünglich im Luftqualitätsplan vom Juli 2017 formuliert. Anschließend wurden in der Strategie "Road to Zero"⁶ vom Juli 2018 weitere Einzelheiten festgelegt. So wird bis 2040 erwartet, dass die Mehrheit der verkauften Neuwagen und Lastwagen vollständig emissionsfrei sind und alle weiteren Neuwagen und Lastwagen eine signifikante Emissionsfreiheit aufweisen. Das Vereinigte Königreich ist bestrebt, dass ab 2050 fast jedes Auto und jeder Lastwagen emissionsfrei ist.

Die Strategie bzw. das Verbot ist bisher nicht gesetzlich festgelegt und wird voraussichtlich von der Industrie umgesetzt. So wird auf S. 8 der „Road to Zero“ Strategie folgende Überlegungen angestellt:

“We expect this transition to be industry and consumer led, supported in the coming years by the measures set out in this strategy. Against a rapidly evolving international context, we will seek to maintain the UK’s leadership position and meet our ambitions, and will consider what interventions are required if not enough progress is being made.”

2.8. Rumänien

Die rumänische Regierung hat zwar keine Absichten, ein Verbot zu erlassen, es sind allerdings auf lokaler Ebene (Gemeinde Iasi) Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung geplant. So ist ein Verbot von Fahrzeugen, die unter der Euro 3 Kategorie einschließlich der Nicht-Euro-Kategorie beabsichtigt. Ab dem 1. Januar 2021 ist darüber hinaus auch die Nutzung von Fahrzeugen, die in der Kategorie Euro 4 zugelassen sind, verboten und ab dem 01. Januar 2023 auch die Nutzung von Fahrzeugen, die der Kategorie Euro 5 zugeordnet sind.

In allen drei Fällen gelten die Maßnahmen ausschließlich für den administrativ, territorialen Bereich der Gemeinde Iasi und nur zwischen 06.00 und 22.00 Uhr.

2.9. Ausnahme: Norwegen

Das norwegische Parlament und die norwegische Regierung sind sich einig, dass alle neuen Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge bis 2025 emissionsfrei sein werden.

In einer Rede⁷ des norwegischen Ministers für Klima und Umwelt, Ola Elvestuen, führte dieser in Paris am 12. Juli 2018 aus, dass Norwegen auf Kurs ist, bis 2025 das Ziel von einem vollständigen

6 The Road to Zero, Next steps towards cleaner road transport and delivering our Industrial Strategy, abrufbar unter: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/739460/road-to-zero.pdf (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)

7 Norway’s low emissions policy, abrufbar unter: <https://www.regjeringen.no/en/aktuelt/norways-low-emissions-strategy/id2607245/> (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)

emissionsfreiem Neuwagenverkauf zu erreichen. Vor diesem Hintergrund sieht man davon ab, ein Verbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu erlassen.

3. Länder mit Anreizmaßnahmen

3.1. Griechenland

Im Rahmen des nationalen Energie- und Klimaplan, der derzeit der Europäischen Kommission vorgelegt wird, sind Anreize zur Erhöhung der Elektrifizierung und schrittweisen Entfernung von Benzin und Diesel vorgesehen.

3.2. Italien

Seit dem 1. März 2019 (bis zum 31. März 2021) gilt in Italien die Erhebung einer Ökosteuer auf neue Personenkraftwagen, die mit Benzin oder Diesel betrieben werden und CO₂-Emissionen von mehr als 160 g/km freisetzen. Sie gilt für alle in Italien gekauften und zugelassenen Neufahrzeuge, einschließlich der bereits in anderen Staaten zugelassenen und in Italien wieder zugelassenen Fahrzeuge.

Neben der Steuer sind staatliche Anreizmaßnahmen für den Kauf von neuen Fahrzeugen mit niedrigen CO₂-Emissionen (unter 70 g/km) vorgesehen. Die Anreize gelten probeweise für die Jahre 2019, 2020 und 2021.

3.3. Litauen

Die litauische Regierung sieht in ihrem nationalen Energie- und Klimaplan unter anderem die Gewährung von Zuschüssen für den Kauf emissionsfreier Fahrzeuge sowie Anreizmaßnahmen für die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel vor.

Geplant sind auch einzelne Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Innenstädten oder zumindest die Beschränkung des Dieselmotorkraftstoffverkehrs auf einige Tage oder Stunden.

3.4. Portugal

In Portugal wurden Maßnahmen wie Kaufzuschüsse, Steuerbefreiungen oder -erleichterungen zur Förderung des Erwerbs von Elektrofahrzeugen ergriffen.

3.5. Slowakei

Im März 2019 stimmte die Regierung dem Entwicklungsplan für Elektromobilität des Wirtschaftsministeriums zu. Dieser enthält 15 spezifische Maßnahmen, die innerhalb von zwei Jahren umgesetzt werden sollen. Ziel ist es, nicht nur die Zahl der Elektrofahrzeuge auf den Straßen zu erhöhen, sondern auch die notwendige Infrastruktur zu entwickeln oder in die Forschung und Entwicklung von Elektrofahrzeugkomponenten zu investieren.

3.6. Slowenien

Die slowenische Regierung hat im Oktober 2017 eine Strategie für alternative Kraftstoffe verabschiedet. In dieser Strategie wurde beschlossen, die Erstzulassung von Privatfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen der Kategorien M1 und MG1 und N1, die nach 2025 mehr als 100 g/km CO₂ aufweisen werden, zu begrenzen und diesen Wert nach 2030 auf 50 g/km zu senken.

4. Keine Zulassungsverbotsvorhaben

Österreich, Kroatien, Estland, Ungarn⁸, Island, die Schweiz⁹ und die Tschechische Republik haben (bisher) keine Absichten, ein Zulassungsverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu erlassen.

5. Versorgungsnetzmöglichkeiten

Gefragt wurde weiterhin, ob in den Ländern, die ein Verbot anstreben, Vorkehrungen hinsichtlich des Versorgungsnetzes für die vor einem Verbot zugelassenen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor getroffen wurden oder in Planung sind.

Diesbezügliche Überlegungen wurden bisher in keinem der Länder konkret angestellt. Im Folgenden werden daher die in diesem Zusammenhang allgemein angegebenen Aussagen dargelegt:

5.1. Frankreich

In Frankreich betrifft die aktuelle Debatte sowohl den Einsatz von Versorgungspunkten für Fahrzeuge mit erneuerbaren Energien als auch die Entwicklung des derzeitigen Benzin- und Dieselversorgungsnetzes. Zusammen mit dem Zulassungsverbot soll ein regionaler Aktionsrahmen für den Einsatz von Ladepunkten für wieder aufladbare Elektro- oder Hybridfahrzeuge und Flüssiggas- oder Druckgas-Tankstellen festgelegt werden.¹⁰

5.2. Irland

Alternative Betankungsinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge (EVs), Wasserstoff, Flüssiggas und Compressed Natural Gas (CNG) sind in Irland in Vorbereitung bzw. werden derzeit geprüft. Es

8 Im April 2017 lehnte der Wirtschaftsausschuss der Ungarischen Nationalversammlung einen parlamentarischen Beschlussvorschlag eines einzelnen Abgeordneten ab, der darauf abzielte, den Verkauf von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu verbieten.

9 Ein Parlamentarischer Vorstoß der Grünen Partei der Schweiz, welcher ein Neuzulassungsverbot von Personewagen mit Verbrennungsmotor ab 2025 verlangte, wurde vom Nationalrat kürzlich abgelehnt. abrufbar unter: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20173081> (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)

10 Weitere Informationen auf Seite 66-82: <http://www.assemblee-nationale.fr/15/rap-off/i1766.asp> (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)

gibt jedoch keine Bestimmungen über das Versorgungsnetz für Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren, die vor dem Verbot zugelassen wurden.

Im Mai 2017 veröffentlichte das Ministerium für Verkehr, Tourismus und Sport den „National Policy Framework on Alternative Fuels Infrastructure for Transport in Ireland 2017-2030“¹¹. Dieser unterstützt den Einsatz alternativer Kraftstoffe in Irland und trägt dazu bei, alle infrastrukturellen Hindernisse zu beseitigen, die eine größere Verbreitung verhindern könnten.

Derzeit ist in Irland keine Wasserstoffbetankungsinfrastruktur in Betrieb. Es ist bereits ein LPG-Netz¹² in Betrieb und 2018 kündigte Gas Networks Ireland (GNI) (in Zusammenarbeit mit NUI Galway) Pläne für den Ausbau eines Netzes von 70 CNG-Tankstellen an, um Lastkraftwagen, Lieferwagen und Busse auf unseren Autobahnen zu bedienen.¹³ In diesem Zusammenhang sollten bis 2020 öffentlich zugängliche CNG-Tankstellen eröffnet werden.¹⁴ Das CNG-Netz kann mit Erdgas aus der bestehenden Gasnetzinfrastruktur versorgt werden und in Zukunft kann erneuerbares Biogas ohne weitere Umstellung in Erdgasfahrzeuge (NGVs) eingeführt werden. Es gibt bereits ein nationales EV-Ladennetz, das jedoch um mehr und schnellere Ladestationen im gesamten nationalen Straßennetz erweitert wird. Der Electricity Supply Board (ESB) wurden 10 Millionen Euro aus dem Klimaschutzfonds zur Verfügung gestellt, um das nationale Ladennetz 2019 mit zusätzlichen Schnellladestationen zu modernisieren und auszubauen.

5.3. Vereinigtes Königreich

Im Rahmen der „Road to Zero“ Strategie finden sich keine konkreten Regelungen bezüglich der Tankmöglichkeiten vor einem Verbot. In Teil 3 des Dokuments¹⁵ wurden allerdings Optionen zur Verbesserung der Versorgung mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge untersucht und ein Vorschlag für ein zukünftiges Mandat zur Bereitstellung von Ladesäulen an Autobahnraststätten und großen Kraftstoffeinzehändlern unterbreitet.

-
- 11 National Policy Framework, Alternative fuels infrastructure for transport in Ireland, 2017 to 2030, abrufbar unter: <http://www.dttas.ie/sites/default/files/publications/public-transport/english/alternative-fuels-framework/6186npfalternative-fuels300517.pdf> (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)
 - 12 Autogas Filling Stations, abrufbar unter: <https://www.flogas.ie/residential/autogas/autogas-filling-stations/> (zuletzt abgerufen am 29.05.2019)
 - 13 Kevin O'Sullivan, Irish Times, 3. January 2018, Network of 70 compressed natural gas filling stations announced, abrufbar unter: <https://www.irishtimes.com/business/transport-and-tourism/network-of-70-compressed-natural-gas-filling-stations-announced-1.3343964> (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)
 - 14 Joint Committee on Climate Action hearing with the DTTAS, 4 October 2018, abrufbar unter: https://www.oireachtas.ie/en/debates/debate/joint_committee_on_climate_action/2018-10-04/ (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)
 - 15 The Road to Zero, Next steps towards cleaner road transport and delivering our Industrial Strategy, abrufbar unter: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/739460/road-to-zero.pdf (zuletzt aufgerufen am 29.05.2019)