



Sachstand

Maßnahmen zur Umstellung der Antriebstechnologie bei Kraftfahrzeugen in Frankreich, den Niederlanden und Norwegen

Maßnahmen zur Umstellung der Antriebstechnologie bei Kraftfahrzeugen in Frankreich, den Niederlanden und Norwegen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 081/17
Abschluss der Arbeit: 19. Oktober 2017
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

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.

1. Einleitung

Presseberichten zufolge plant **Frankreich**, den Verkauf von Neuwagen mit Diesel- oder Benzinmotor ab 2040 verbieten zu wollen.¹ In den **Niederlanden** stimmte die Zweite Kammer des niederländischen Parlaments im Jahr 2016 für einen Antrag, der den Verkauf von neuen Benzin- und Diesel-PKW ab 2025 verbieten soll.² Und in **Norwegen** formuliert der „Nationale Transport Plan 2018 – 2029“ das Ziel, dass im Jahre 2025 alle neuen PKW Null-Emissions-Fahrzeuge sein sollen.³

Darauf aufbauend geht der vorliegende Sachstand den Fragen nach, wie die angestrebten Quoten in diesen Ländern erreicht und welche ordnungsrechtlichen nationalstaatlichen Instrumente und wirtschaftlichen Anreize in diesem Zusammenhang genutzt werden sollen. In Ergänzung zur Kurzinformation WD 5 – 078/17 wurden weitere, kurzfristig verfügbare Informationsquellen ausgewertet. Eine ländervergleichende Darstellung auf der Basis einer Abfrage bei den in Rede stehenden Ländern ist beauftragt und wird zu gegebener Zeit nachgereicht.

Zur Beantwortung der Fragen wird nachfolgend zum einen die überblicksartige Darstellung „Diesel restrictions in urban low emission zones“ als **Anlage 1** übersandt, die auf Anfrage durch den Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA) zur Verfügung gestellt wurde.⁴ Zum anderen werden die Ergebnisse eigener Recherchen dargestellt. In diesem Zusammenhang wurden auch die zuständigen Bundesministerien für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (**BMUB**)⁵ sowie für Verkehr und digitale Infrastruktur (**BMVI**)⁶ um Auskunft gebeten. Zur Fragestellung waren von beiden Häusern keine über die dem Fachbereich bereits vorliegenden Erkenntnisse hinausgehenden Informationen zu ermitteln.

1 Dazu **Deutscher Bundestag. Wissenschaftliche Dienste (2017)**. Maßnahmen zur Umstellung der Antriebstechnologie bei Kraftfahrzeugen in ausgewählten europäischen Ländern. Kurzinformation vom 11.10.2017 – WD5-3000-078/17.

2 **Deutscher Bundestag. Wissenschaftliche Dienste (2017)**. Ebd.

3 **Deutscher Bundestag. Wissenschaftliche Dienste (2017)**. Ebd.

4 **ACEA – European Automobile Manufacturers Association (2017)**. Diesel restrictions in urban low emission zones. An overview. September 2017. **Anlage 1**.

5 E-Mail an das Parlaments- und Kabinettsreferat vom 12.10.2017.

6 E-Mail an das Parlaments- und Kabinettsreferat vom 12.10.2017.

2. Maßnahmen zur Umstellung der Antriebstechnologie bei Kraftfahrzeugen in Frankreich, den Niederlanden und Norwegen

Frankreich, die Niederlande und Norwegen sind Mitglieder der 2010 gegründeten und von der Internationalen Energieagentur (IEA) koordinierten **Electric Vehicles Initiative (EVI)**, die es sich als Ziel gesetzt hat, die Einführung elektrischer Fahrzeuge weltweit zu beschleunigen.⁷

In diesem Zusammenhang ist auch eine der zentralen Maßnahmen zu sehen, die **Frankreich** im Rahmen seines im Juli 2017 vorgestellten **Plan Climat** angekündigt hat.⁸ Als eine der Kernmaßnahmen plant die französische Regierung die Einführung einer finanziellen Prämie, um die Umstellung der französischen Fahrzeugflotte auf emissionsarme bzw. elektrisch betriebene Fahrzeuge zu beschleunigen:

„Diese Prämie (1.000 EUR) wird sich 2018 auf alle französischen Besitzer von Benzinfahrzeugen erstrecken, die vor 1997 in Verkehr gebracht wurden, sowie auf Dieselfahrzeuge älter als 2006, wenn diese Fahrer einen Neuwagen oder einen neueren Gebrauchtwagen kaufen (Crit'air-Vignette 1 und 2). Für nicht steuerpflichtige Haushalte wird die Prämie auf 2.000 EUR verdoppelt. Beim Kauf eines Elektroautos beträgt die Umstellungsprämie 2.500 EUR und wird mit dem von der Regierung gewährten Kaufbonus in Höhe von 6.000 EUR kombiniert.“⁹

In den **Niederlanden** wurde am 10. Oktober 2017 der Koalitionsvertrag zwischen den die zukünftige niederländische Regierung bildenden vier Koalitionsfraktionen der Zweiten Kammer der Generalstaaten veröffentlicht. Darin finden sich auch Aussagen im Zusammenhang mit der geplanten Umstellung der PKW-Antriebstechnologie.¹⁰

7 Dazu auch **International Energy Agency (2017)**. Global EV Outlook 2017 – Two million and counting. 2017. Link: <https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/GlobalEVO Outlook2017.pdf> (letzter Abruf: 18.10.2017).

8 Zum Plan Climat vgl. die entsprechenden Informationen auf der Internetseite der französischen Regierung. Link: <http://www.gouvernement.fr/action/plan-climat> (letzter Abruf: 18.11.2017).

9 So die Informationen auf der Internetseite der französischen Regierung (Arbeitsübersetzung Fachbereich). Link: <http://www.gouvernement.fr/argumentaire/paquet-solidarite-climatique-quatres-mesures-concretes-pour-les-foyers-modestes> (letzter Abruf: 18.10.2017).

10 In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass der in der Einleitung erwähnte niederländische Antrag, den Verkauf von neuen Benzin- und Diesel-PKW ab 2025 verbieten zu wollen, von einer Fraktion initiiert wurde, die nicht an der Regierung beteiligt sein wird. Vgl. **Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste (2017)**. A. a. O. (Fn. 1) sowie den Koalitionsvertrag **VVD, CDA, D66, ChristenUnie (2017)**. Vertrouwen in de toekomst. Regeerakkoord 2017 – 2021. 10. Oktober 2017. Link: <https://www.kabinetsformatie2017.nl/documenten/publicaties/2017/10/10/regeerakkoord-vertrouwen-in-de-toekomst> (letzter Abruf: 18.10.2017).

So heißt es im Abschnitt

„3.2. Mobilität

[...]

Personentransport

- Ziel ist es, dass bis 2030 alle Neuwagen emissionsfrei sind. Die Abschaffung der Steueranreize für emissionsfreie Kraftfahrzeuge ist an diesen Zielen ausgerichtet.
- Wir sorgen für eine ausreichende Tank- und Ladeinfrastruktur für eine neue Fahrzeugflotte. Die Lieferung und der Betrieb von Ladestationen bleibt in erster Linie in der Verantwortung der Marktteilnehmer.
- Durch die Einrichtung einer Umweltzone und niedrigere Parkgebühren für emissionsfreie Autos verfügen die Gemeinden über Instrumente zur Verbesserung der Luftqualität in Innenstädten. Wie in Deutschland wird jedoch ein System mit klaren Kategorien und Zeichen für Umweltzonen eingeführt, damit für die Fahrer in jeder Kommune die Regeln leicht nachzuvollziehen sind. Die bestehenden Höchstgeschwindigkeiten werden beibehalten, wobei die aktuellen Sicherheits- und Umweltstandards immer die Richtschnur sind.“¹¹

In **Norwegen** wird die Elektromobilität bereits seit den 1990er Jahren durch eine Reihe von monetären und nicht-monetären Anreizen gefördert, die zum einen den Preis und die Betriebskosten von Elektrofahrzeugen reduzieren und zum anderen den Nutzerkomfort und somit die Attraktivität der Elektromobilität erhöhen sollen: So sind Elektrofahrzeuge seit 1991 von der in Norwegen bei der Erstzulassung von Fahrzeugen zu entrichtenden Zulassungssteuer befreit. Seit 1997/1998 sind sie darüber hinaus von der Straßenmaut und von Parkgebühren und seit 2001 von der Mehrwertsteuer in Höhe von 25% befreit. Seit 2005 dürfen Elektroautos landesweit die Busspuren nutzen (Oslo seit 2003). Und 2009 wurde eine öffentliche Agentur gegründet, die den Ausbau einer kostenlos nutzbaren, öffentlichen Ladeinfrastruktur vorantreiben soll (Transnova). Die Nutzung von Autofahren durch Elektrofahrzeuge ist seit dem gleichen Jahr kostenlos möglich.¹²

* * *

11 VVD, CDA, D66, ChristenUnie (2017). A. a. O. (Fn. 8). S. 39 (Arbeitsübersetzung Fachbereich).

12 Umfassend dazu Schönfisch, Max (2017). Norwegen: Vorreiter bei der Elektromobilität. Onlineartikel des Blogs „Energy Only“ der EWI Energy Research & Scenarios gGmbH vom 26.01.2017. Link: <http://www.ewi.research-scenarios.de/de/norwegen-vorreiter-bei-der-elektromobilitaet/> (letzter Abruf: 18.10.2017).