



---

## Sachstand

---

**Maßnahmen und Anreize für die Steigerung des Anteils alternativer Antriebstechnologien bei Kraftfahrzeugen in Frankreich, den Niederlanden und Norwegen**

**Maßnahmen und Anreize für die Steigerung des Anteils alternativer Antriebstechnologien bei Kraftfahrzeugen in Frankreich, den Niederlanden und Norwegen**

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 082/17  
Abschluss der Arbeit: 8. Februar 2018  
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.

**Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Frankreich</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Niederlande</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>Norwegen</b>	<b>6</b>

## 1. Einleitung

Medienberichten zufolge planen die Niederlande sowie Frankreich, den Verkauf von Neuwagen mit Diesel- oder Benzinmotoren ab 2025 bzw. ab 2040 zu verbieten.<sup>1</sup> Norwegen verfolgt das Ziel, dass ab 2025 sämtliche PKW-Neufahrzeuge Null-Emissions-Fahrzeuge sein sollen.<sup>2</sup> In diesem Zusammenhang dient der vorliegende Sachstand der Beantwortung einiger Fragen nach den konkreten Maßnahmen in den Ländern **Frankreich, Niederlande sowie Norwegen**, um die genannten Ziele zu erreichen. Die nachfolgend aufgeführten Informationen aus diesen Ländern basieren dabei auf entsprechenden Abfragen bei den Parlamenten der genannten Länder. Im Rahmen dieser Abfragen wurde um die Beantwortung der Frage gebeten, welche konkreten rechtlichen Regelungen geplant sind oder diskutiert werden. Darüber hinaus wurde nach den ordnungspolitischen Maßnahmen bzw. Anreizen gefragt, die das Erreichen der genannten Ziele sicherstellen sollen. Letztlich wurde nach konkreten Untersuchungen etc. in den genannten Ländern gefragt, die sich mit den Themen Machbarkeit, Wirksamkeit und rechtliche Zulässigkeit konkreter Maßnahmen zur Zielerreichung auseinandersetzen.

## 2. Frankreich

Nach Informationen aus Frankreich hat der französische Umweltminister („*le ministre de la Transition écologique*“) Nicolas Hulot im Juli 2017 im Rahmen der Präsentation des „*Plan climat*“<sup>3</sup> das Ende des Verkaufs von Benzin- und Dieselfahrzeugen in Frankreich bis zum Jahr 2040 angekündigt. Dieses Dokument, das auf Veranlassung des Präsidenten und des Premierministers erstellt wurde, mobilisiert sämtliche Abteilungen, um während der fünf Amtsjahre des Präsidenten die Energie- und Klimawende und die Umsetzung des Pariser Klimaschutzübereinkommens<sup>4</sup> zu beschleunigen. Im September 2017 präsentierte der Minister in diesem Zusammenhang das Klima- und Solidaritätspaket mit vier konkreten Maßnahmen.<sup>5</sup> Als eine der Kernmaßnahmen plant die französische Regierung die Einführung einer finanziellen Prämie, um die Umstellung der französischen Flotte auf emissionsarme bzw. elektrisch betriebene Fahrzeuge zu beschleunigen. So heißt es im „*Paquet solidarité climatique*“: „*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*

---

1 VCÖ – Verkehrsclub Österreich (2017). Auch Österreich braucht Zeitplan für Ausstieg aus Verbrennungsmotor. Onlineartikel vom 07.07.2017. Link: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-auch-oesterreich-braucht-zeitplan-fuer-ausstieg-aus-verbrennungsmotor> (letzter Abruf: 06.02.2018).

2 Norwegian Ministry of Transport and Communications (2017). National Transport Plan 2018 – 2029. White paper. S. 30. Link: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/eng/pdfs/stm201620170033000engpdfs.pdf> (letzter Abruf: 06.02.2018).

3 Vgl. dazu die Informationen auf der Internetseite der französischen Regierung. Link: <http://www.gouvernement.fr/action/plan-climat> (letzter Abruf: 06.02.2018).

4 Vgl. dazu die Informationen auf der Internetseite der Europäischen Kommission. Link: [https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris\\_de](https://ec.europa.eu/clima/policies/international/negotiations/paris_de) (letzter Abruf: 06.02.2018).

5 Siehe dazu die Informationen auf der Internetseite der französischen Regierung. Link: <http://www.gouvernement.fr/argumentaire/paquet-solidarite-climatique-quatre-mesures-concretes-pour-les-foyers-modestes> (letzter Abruf: 06.02.2018).

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.“<sup>6</sup> Konkret verstärkt das angekündigte System den im April 2015 eingeführten Umstellungsbonus, um die Erneuerung der französischen Fahrzeugflotte zu beschleunigen. Es wird derzeit im Rahmen des Finanzgesetzes überprüft.

Daneben verfolgt Frankreich eine ehrgeizige Politik der ökologischen Besteuerung, in dem die Kohlenstoffpreise angehoben und die Besteuerung für Diesel und Benzin angeglichen werden. Für den Zeitraum 2018 bis 2022 werden daher die Inlandsverbrauchssteuern angehoben, wobei der Wert einer Tonne Kohlenstoff von 30,50 € im Jahr 2017 auf 44,60 € im Jahr 2018 und bis zum Jahr 2022 schrittweise auf 86,20 € steigen soll.

Der für Diesel geltende Tarif der Inlandsverbrauchssteuern wird für vier Jahre um 2,6 Eurocent pro Liter und Jahr angehoben, um nach und nach bis zum Jahr 2021 den Steuervorteil für Dieselmotoren auslaufen zu lassen, der von der Regierung heute angesichts der Feinstaubemissionen, die aus dem Verbrennungsprozess resultieren, als ungerechtfertigt angesehen wird.

Nach Angaben des Ministeriums werden diese Maßnahmen im Jahr 2018 zu einem Preisanstieg von 3,9 Cent/Liter für Benzin und von 7,6 Cent/Liter für Diesel führen.

Zur Verbesserung der Aufsicht über den Automobilmarkt nach dem Betrugsskandal, der die Minimierung der Umweltverschmutzung zum Gegenstand hatte, wurde eine Einrichtung mit einem jährlichen Budget von 5 Millionen € errichtet, die nach dem Zufallsprinzip entsprechende Tests an Fahrzeugen und Ersatzteilen durchführen wird.<sup>7</sup>

Die Agentur für Umwelt und Energiemanagement (ADEME) veröffentlichte im September 2017 einen Bericht zum Thema „Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen von in Frankreich verkauften neuen Personenkraftwagen“. Dieser Bericht sowie alle Studien zu Dieselfahrzeugen finden sich auf der entsprechenden Internetseite der ADEME.<sup>8</sup>

### 3. Niederlande

Nach Informationen aus den Niederlanden heißt es im Koalitionsvertrag der Regierungskoalition vom Oktober 2017 in diesem Zusammenhang, dass alle neuen Kraftfahrzeuge spätestens bis

---

6 So die Informationen auf der Internetseite der französischen Regierung (in einer Arbeitsübersetzung durch den Verfasser). Link: <http://www.gouvernement.fr/argumentaire/paquet-solidarite-climatique-quatre-mesures-concrettes-pour-les-foyers-modestes> (letzter Abruf: 06.02.2017).

7 Vgl. dazu die Informationen auf der Internetseite der französischen Regierung. Link: <https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250279794928> (letzter Abruf: 06.02.2018).

8 Link: <http://www.ademe.fr/consommations-carburant-emissions-co2-vehicules-particuliers-neufs-vendus-france> (letzter Abruf: 06.02.2018).

2030 emissionsfrei sein sollen. Die Entscheidung des Kabinetts, die Steueranreize für emissionsarme Fahrzeuge abzuschaffen, soll dabei mit diesem Ziel in Einklang gebracht werden. Darüber hinaus nahm die Zweite Kammer der Generalstaaten im März 2016 einen Antrag der jetzigen Koalitionsfraktion PvdA („*Partij van de Arbeid*“) an, der das Ziel verfolgt, dass ab dem Jahr 2025 nur noch neue emissionsfreie Automobile verkauft werden dürften.

Allerdings haben die genannten Ziele insbesondere der neuen Regierung bisher noch nicht zu konkreten Gesetzesvorschlägen geführt. Dessen ungeachtet hat die niederländische Staatssekretärin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft van Veldhoven verkündet, dass der Vorschlag der Europäischen Kommission für eine Verordnung, die bestimmte Emissionsstandards für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge vorschreiben soll,<sup>9</sup> nicht ambitioniert genug ist, um die niederländischen Ziele zu erreichen. Sie teilte mit, dass sie versuchen werde, den Kommissionsvorschlag zusammen mit ihren Kollegen noch zu verschärfen.

Nach Informationen aus den Niederlanden gehen dortige Wissenschaftler davon aus, dass die Ziele bei der derzeitigen Politik der niederländischen Regierung nicht erreicht werden können.<sup>10</sup> Sie sagen voraus, dass im Jahr 2030 lediglich 88% der Neuwagen emissionsfrei sein werden. Dies sei Folge der Entscheidung des Kabinetts, die Steuervorteile beim Kauf von Elektroautos zu reduzieren.

Im November 2017 veröffentlichte die niederländische Unternehmensagentur („*Rijksdienst voor Ondernemend Nederland – RVO*“) einen Bericht über den Rückgang von Investition in die Elektrifizierung des Verkehrs.<sup>11</sup> Danach belegten die Niederlande im weltweiten Ranking der Länder mit den meisten verkauften Elektrofahrzeugen 2016 Rang zwei (6,4% aller verkauften Neuwagen waren Elektrofahrzeuge.). Der Bericht zeigt darüber hinaus, dass sich die Entscheidung des niederländischen Kabinetts, Steueranreize für Elektrofahrzeuge abzuschaffen, negativ auf diese Position der Niederlande auswirken könnte.

#### 4. Norwegen

Nach Informationen aus Norwegen entschied das dortige Parlament im Jahr 2017, dass im Jahr 2025 alle Neuwagen emissionsfrei sein sollen. Eine Entscheidung, internationale Verbrennungsmotoren zu verbieten, ist damit jedoch nicht getroffen worden. Das Parlament bat die Regierung, Maßnahmen vorzuschlagen, um dieses Ziel zu erreichen.

---

9 Gemeint ist das „*Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council setting emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles as part of the Union’s integrated approach to reduce CO<sub>2</sub> emissions from light-duty vehicles and amending Regulation (EC) No 715/2007*“ der Europäischen Kommission vom 08.11.2017. COM(2017) 676 final. Link: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/HIS/?uri=COM%3A2017%3A676%3AFIN> (letzter Abruf: 06.02.2018).

10 Dazu die Informationen auf der Internetseite des privaten niederländischen Radiosenders BNR. Link: <https://www.bnr.nl/nieuws/duurzaamheid/10333588/voor-2030-iedereen-een-emissieloze-auto-nu-onhaalbaar> (letzter Abruf: 06.02.2018).

11 Link: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2018/01/Rapport%20Verzilvering%20Verdienpotentieel%20EV%202017.pdf> (letzter Abruf: 06.02.2018).

In Norwegen soll der Kauf emissionsarmer Fahrzeuge ökonomisch vorteilhafter sein, als der Kauf konventionell angetriebener Fahrzeuge. Im Einzelnen hat die norwegische Regierung die nachfolgenden Ziele für emissionsarme Fahrzeuge formuliert:

- Alle im Jahr 2025 verkauften neuen Personenkraftwagen und leichten Vans sollen emissionsfreie Fahrzeuge sein.
- Im Jahr 2025 sollen alle neuen Busse im städtischen öffentlichen Personennahverkehr emissionsfrei oder auf Biogas umgestellt sein.
- Im Jahr 2030 sollen alle neuen Schwerlastfahrzeuge, 75 % der Fernverkehrsbusse sowie 50 % aller neuen Lastkraftwagen emissionsfrei sein.
- Darüber hinaus soll der Warenverkehr in den größten Stadtzentren des Landes im Jahr 2030 nahezu emissionsfrei sein.<sup>12</sup>

Voraussetzung für die Zielerreichung ist in jedem Fall, dass sich Null-Emissionsfahrzeuge technisch verbessern und gegenüber konventionellen Fahrzeugen wettbewerbsfähig werden. Dessen ungeachtet ist nicht vorhersehbar, wie sich die entsprechenden Technologien und Kosten bis zum Jahr 2025 entwickeln werden.

Die nachfolgende Übersicht wurde auf Anfrage vom norwegischen Parlament zur Verfügung gestellt und zeigt die Maßnahmen und Anreize, mit deren Hilfe die norwegische Regierung versucht, das Erreichen der genannten Ziele sicherzustellen:

Incentives	Introduced	Benefits for users
<b>Exemption from purchase tax</b>	1990	No purchase tax on zero emissions vehicles, ZEVs. The tax is based on emissions, engine and weight. Example taxes on internal combustion engine vehicles, ICEs: VW Up 3000 €. VW Golf: 6000–9000 €.
<b>VAT exemption</b>	2001	Battery electric vehicles, BEVs, will have full exemption for VAT until 2020. Fuel cell electric cars, FCEV, will have full exemption until 2025 or 50 000 purchased FCEVs. ICEs are levied with a 25% VAT on the sales price minus the registration tax. The VAT on a typical VW Golf ICE could be as much as 5000 €.
<b>Reduced annual vehicle tax</b>	1996/2004	Until 2017 three rates applied for private cars. ZEVs had the lowest rate of 50 € per year (2016); ICEs rates were: 350–410 € per year.

12 Norwegian Ministry of Transport and Communications (2017). National Transport Plan 2018 – 2029. White paper. S. 30. Link: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/en-gb/pdfs/stm201620170033000engpdfs.pdf> (letzter Abruf: 07.02.2018).

<b>Full exemption of annual vehicle tax/insurance tax</b>	2018	From 1. January 2018 the annual vehicle tax is replaced with a tax on car liability insurance. Full exemption for ZEVs to further promote the purchase of ZEVs.
<b>Reduced company car tax</b>	2000/2018	The tax on using a company car is lower for ZEVs. Based on 60 percent of list price, and not 100 percent as ICEs in 2018.
<b>Free toll roads</b>	1997/2017/2018	In the Oslo area, the avoided costs are about 600–1000 €/year for commuters. Some places avoided cost can exceed 2500 €/year. Since 2017 local authorities could charge tolls from ZEVs. 2018 maximum 50 percent rates for ZEVs compared to ICEs.
<b>Reduced rates on ferries</b>	2009/2017/2018	Until 2017 full exemption for vehicle rates on ferries. Since 2017 local authorities could charge rates on ZEVs. From 2018 maximum 50 percent rates for ZEVs on car ferries.
<b>Free parking</b>	1999/2017/2018	Get a parking space where these are scarce or expensive, in addition to the time saved looking for a space. Since 1. January 2017 municipal authorities could introduce parking fees for ZEVs. Since 2018 maximum 50 percent of ICEs rates.
<b>Free charging</b>	1999	BEVs can be charged for free at public charging stations. Introduced as costs of collecting payments were higher than the electricity costs.
<b>Financial support for charging stations</b>	2009	Reduces the economic risk for investors in charging stations; reduces range anxiety and expands the BEV market, and gets more BEV miles out of every BEV.
<b>Financial support for fast charge stations</b>	2011	More fast-charging stations become available, thereby increasing the BEV miles driven and the total BEV market, including fleets.
<b>Free entrance to low emission zones</b>	2016	Full exemption for any fees in low-emissions zones, LEZ. So far there are no LEZ in Norway.
<b>Access to bus lanes</b>	2003/2005	BEV users save time driving to work in the bus lanes during rush hours.

Abb. 1: Übersicht zu Maßnahmen und Anreizen für das Erreichen der Emissionsziele im Verkehr in Norwegen. Darstellung des norwegischen Parlaments.



---

Die norwegische Politik im Hinblick auf die Förderung der Null-Emissionsfahrzeuge ist Gegenstand der nachfolgend aufgeführten Publikationen:

- **Det Kongelige Finansdepartement (2017)**. Notification auf tax measures for electric vehicles. Notifizierungsanzeige an die EFTA Surveillance Authority vom 6. November 2017. Link: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7b86180aaa8c4980ac60700c5ded97cd/notifikasjon.pdf> (letzter Abruf: 7. Februar 2018).
- **EFTA Surveillance Authority (2017)**. Tax reductions on zero emission vehicles. Antwortschreiben 19. Dezember 2017 auf die Notifizierungsanzeige. Link: <http://www.efta-surv.int/da/DocumentDirectAction/outputDocument?docId=4073> (letzter Abruf: 7. Februar 2018).
- **Figenbaum, Erik (2017)**. Perspectives on Norway's supercharged electric vehicle policy. Environmental Innovation and Societal Transitions. Volume 25. Dezember 2017. S. 14 – 34. Link: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210422416301162> (letzter Abruf: 7. Februar 2018).
- **Fearnley, Nils/Pfaffenbichler, Paul/Figenbaum, Erik/Jellinek, Reinhard (2015)**. E-vehicle policies and incentives – assessment and recommendations. August 2015. Link: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41187> (letzter Abruf: 7. Februar 2018).
- **Bjertnæs, Geir H. (2013)**. Are tax exemptions for electric cars an efficient climate policy measure? Discussion Papers No. 743. Statistics Norway, Research Department. Mai 2013. Link: <https://www.ssb.no/forside/attachment/115044> (letzter Abruf: 7. Februar 2018).

Die bestehenden Anreize haben dazu geführt, dass 20,7 % der im Jahr 2017 gekauften Neuwagen in Norwegen batteriebetriebene Elektrofahrzeuge waren (18,4 % wieder aufladbare Hybridfahrzeuge; 12,9 % Hybridfahrzeuge; 24,7 % Benzinfahrzeuge; 23,1 % Dieselfahrzeuge). Im Jahr 2018 soll der Wert bei 25 % liegen.

\* \* \*