



POSITIONSPAPIER

Zur Fortsetzung der Mautbefreiung für mit Erdgas und Biomethan betriebene Lkw

Impressum

Herausgeber

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)

Chausseestraße 128 a

10115 Berlin

Tel: +49 (0)30 66 777 - 0

Fax: +49 (0)30 66 777 - 699

E-Mail: info@dena.de

Internet: www.dena.de

Autoren

Dennis Heckler, dena

Stefan Siegemund, dena

Norman Wendt, dena

Stand: 04/2020

Alle Rechte sind vorbehalten. Die Nutzung steht unter dem Zustimmungsvorbehalt der dena.

Fortführung der Mautbefreiung und Kaufförderung von CNG- und LNG-Nutzfahrzeuge

1 Einleitung und Ausgangslage

Die Treibhausgasemissionen (THG) des Verkehrssektors liegen auf nahezu demselben Niveau wie im Jahr 1990. Bei den Nutzfahrzeugen im Fernverkehr sind die Emissionen sogar um knapp 50 Prozent gestiegen. Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzprogramm 2050 dazu verpflichtet, die THG-Emissionen bis 2030 um 40 bis 42 Prozent im Verkehrssektor zu reduzieren. Erdgas und vor allem Biomethan, in Form von CNG und LNG, sind derzeit verfügbare Alternativen für alle Anwendungsbereiche, um bereits heute THG-Emissionen sowie Luftschadstoffe zu reduzieren. Für Investitionen aus dem Markt benötigt es jedoch verlässliche und langfristige planbare Rahmenbedingungen sowie gezielte Marktanreize, um diese Kraftstoffe am Markt zu etablieren.

Die LNG-Taskforce unterstützt die Bundesregierung unter der Schirmherrschaft des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dabei, die Verkehrsemissionen im Straßengüterverkehr zu reduzieren sowie ihren europäischen Verpflichtungen im Rahmen der EU-Alternative Infrastructure Directive (AFID) nachzukommen.

2 CNG und LNG im Straßengüterverkehr

Derzeit sind CNG- und vor allem LNG-Lkw die einzigen Alternativen zum Dieselantrieb im Schwerlastverkehr auf langen Distanzen.

Aufgrund des geringeren Kohlenstoffgehalts emittiert Methan (CNG und LNG) um bis zu 20 Prozent weniger CO₂ als Dieselmethan. Die Nutzung von reinem Biomethan (Bio-CNG oder Bio-LNG) ermöglicht sogar CO₂-Einsparungen von über 90 Prozent. Auch aus erneuerbarem Strom erzeugtes, synthetisches Methan (SNG) kann problemlos eingesetzt werden. Die Beimischung von 20 Prozent regenerativ erzeugtem Methan (SNG oder Bio-LNG) ermöglicht bereits eine Reduktion von ca. 35 Prozent THG-Emissionen gegenüber einem konventionell angetriebenen Diesel-Lkw. Eine Beimischung erneuerbaren Methans zum fossilen Methan ist ohne Mengenbeschränkung möglich.

Die Mischungsoptionen von fossilem Methan, Biomethan und/oder erneuerbarem, synthetischem Methan (SNG) stellen einen bedeutenden Vorteil und wesentlichen Entwicklungspfad für die Betankung von CNG- und LNG-Lkw, dar.

In Europa gibt es bereits über 240 LNG-Tankstellen. Nachdem die Entwicklung in Deutschland lange gestockt hatte, wurden in den vergangenen zwei Jahren an wichtigen Verkehrsknotenpunkten 17 LNG-Tankstellen in Betrieb genommen. Im Laufe des Jahres 2020 soll die Zahl der LNG-Tankstellen auf über 50 ansteigen. Darüber

hinaus investieren die Unternehmen am Markt im Moment in deutlich erweiterte Biomethan Produktionskapazitäten, damit CNG und LNG Fahrzeuge einen weiteren Emissionsvorteil gegenüber anderen Alternativen am Markt erzielen.

Voraussetzung für diese Investitionen ist jedoch ein kontinuierlich wachsender CNG- und LNG-Fahrzeugbestand, so wie in den letzten beiden Jahren. Wesentliche Erfolgsfaktoren des Markthochlaufs waren das Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ (EEN) und die Einführung der Mautbefreiung für gasbetriebene Nutzfahrzeuge. Seit dem Inkrafttreten dieser Instrumente wurden 1.421 Anträge zur Förderung von LNG-Lkw gestellt und über 430 für CNG-Fahrzeuge. Damit schließt Deutschland, als wichtigstes Transitland der EU, eine Lücke der europäischen LNG-Infrastruktur und erfüllt die Vorgaben der EU Alternative Infrastructure Directive (AFID).

Die Mautbefreiung und die Kaufförderung von CNG- und LNG-Nutzfahrzeugen enden jedoch am 31.12.2020, ohne dass in dem bisher auf zwei Jahre begrenzten Zeitraum alternative und langfristig planbare Rahmenbedingungen geschaffen wurden, die den Einsatz von gasbasierten, aber auch allen anderen alternativen Antrieben und Kraftstoffen, entsprechend verbessert hätten. Damit können diese Fahrzeuge ihre Vorteile hinsichtlich THG-Emissionen, Luftschadstoffreduzierung und Lärmreduktion nicht in Wert setzen. Die Auswirkungen sind bereits spürbar. So sind die Förderanträge seit Februar 2019 rückläufig (siehe Abb. 1) und lagen im Dezember 2019 unter den Zahlen vom Juli 2018. Dennoch ist ein starkes Interesse an der Technologie erkennbar. Die Anträge auf Förderung stiegen zum Jahresbeginn 2020 auf 320 Fahrzeuge an. Das zeigt auch, dass Marktakteure bereit sind, ihre Produktion, Lieferketten und -wege umzustellen. Eine Fortsetzung des Anstiegs der Antragszahlen ist nicht zu erwarten, sofern keine politische und rechtliche Stabilität gewährleistet werden kann.

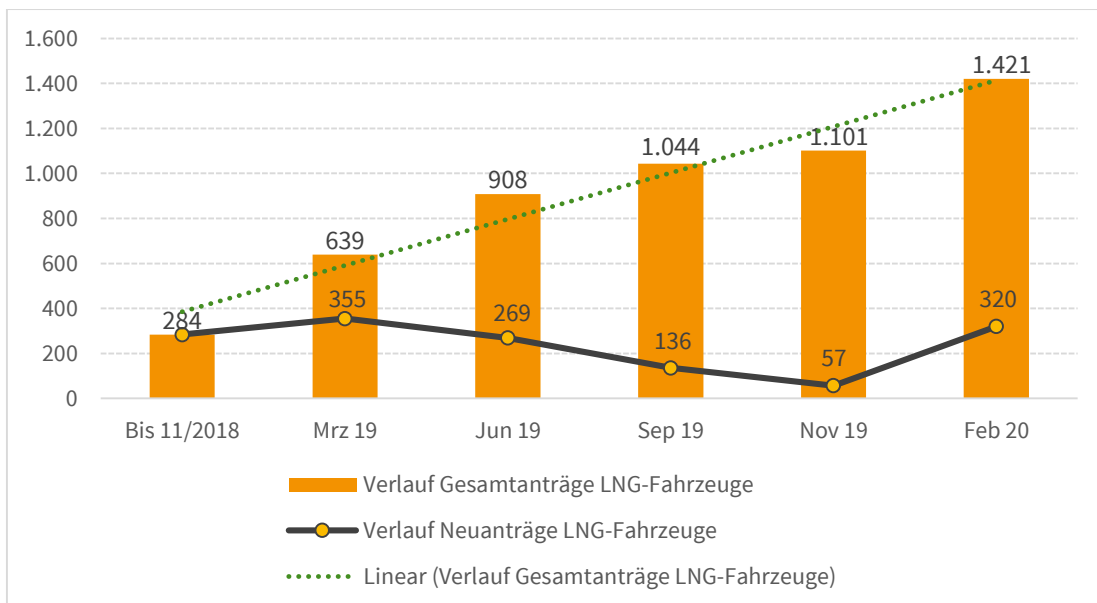


Abbildung 1: Entwicklung der Förderanträge für LNG-Nutzfahrzeuge (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr).

3 Herausforderungen der Marktentwicklung

Alle alternativen Antriebe und Kraftstoffe stehen vor der Herausforderung, ihren gesamtgesellschaftlichen Umweltvorteil bisher nicht in einen betriebswirtschaftlichen Vorteil für die Nutzer der Technologien übersetzen zu können. Wesentliche Gründe dafür liegen zum einen in den noch geringen Marktmengen, zum anderen in den politischen Rahmenbedingungen. Um eine langfristige Planungssicherheit für alle Marktakteure zu schaffen, braucht es zuverlässige Rahmenbedingungen und Anreizsysteme für Investitionen, die langfristige Unternehmensentscheidungen und Marktentwicklungen ermöglichen.

Aus Sicht der Unternehmen der LNG-Taskforce bestehen dabei folgende Hemmnisse zur weiteren Marktentwicklung von CNG- und LNG-Nutzfahrzeugen:

- Das Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ (EEN) und die Mautbefreiung sind die wesentlichen Elemente, um gasbasierte Nutzfahrzeuge gegenüber herkömmlichen Antrieben aus Kostensicht wettbewerbsfähig zu machen. Die Transportbranche ist dabei aufgrund ihres hohen Wettbewerbs und geringer Margen sehr konservativ bei Investitionen in neue Technologien. Hinzu kommt, dass umweltfreundliche Transporte heute selten durch öffentliche und private Auftraggeber zusätzlich vergütet werden.
- Neben der Mautbefreiung und dem Förderprogramm gibt es heute keine wirksamen finanziellen und regulatorischen Rahmenbedingungen, die eine Wettbewerbsfähigkeit von alternativen Antrieben ermöglichen würden. Die Mautbefreiung und die Kaufförderung von CNG- und LNG-Fahrzeugen enden am 31.12.2020, ohne dass bisher alternative, langfristige Maßnahmen für einen emissionsarmen Straßengüterverkehr getroffen wurden, wie sie die LNG-Taskforce bereits in ihrem Empfehlungskatalog aus dem Jahr 2018 forderte. Diese Situation schafft sowohl für die Transporteure als auch für die Fahrzeughersteller und Tankstellenbetreiber große Marktunsicherheiten, die zu ausbleibenden Investitionen in Fahrzeuge und Tankstellen führen werden.

Ohne eine schnelle Entscheidung zur Verlängerung von Mautbefreiung und des Förderprogramms sowie langfristige Rahmenbedingungen wird das Vertrauen von Transporteuren, Fahrzeugherstellern und Energiewirtschaft nachhaltig beeinträchtigt, wie es bereits bei B100, oder der Verlängerung der Energiesteuerreduktion von Erdgas der Fall war. Ein solcher Vertrauensverlust kann sich auch auf andere alternative Antriebstechnologien und Energieträger, wie Wasserstoff, auswirken.

Erdgas- und biomethanbetriebene Nutzfahrzeuge sollten daher im Sinne einer technologieoffenen Strategie als heute einzige für Kurz-, Mittel- sowie Langstreckenverkehre verfügbare Alternative zum Erreichen der Klimaziele im Schwerlastverkehr anerkannt werden. Sie bieten damit auch bereits heute in dem Segment der internationalen Güterverkehre einen wesentlichen Hebel zur europäischen Emissionsminderung. Damit stehen CNG- und LNG-basierte Lkw nicht der Entwicklung anderer Alternativen entgegen, sondern werden diese auch zukünftig, mit einem steigenden Anteil erneuerbare Kraftstoffe, zielorientiert ergänzen.

4 Handlungsempfehlungen für kurzfristig umzusetzende Maßnahmen zur Stabilisierung des Markthochlaufs von CNG- und LNG-Lkw

Um den gewünschten, positiven Trend der Marktentwicklung aus den Jahren 2018 und 2019 fortzuführen, ist neben der Weiterführung des Nutzfahrzeug-Förderprogramms insbesondere eine kurzfristige Entscheidung für die Verlängerung der Mautbefreiung von allen Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen nötig.

Diese muss für den Markt richtungsweisend und kontinuierlich sein, bis zu einer nationalen Umsetzung EU Eurovignetten-Richtlinie. Darüber hinaus sollte die Bundesregierung die Marktteilnehmer so zeitnah wie möglich an der Ausgestaltung der nationalen Umsetzung der Eurovignetten-Richtlinie beteiligen, um ein Level-Playing-Field für alle Antriebe und Kraftstoffe zu schaffen.

Die LNG-Taskforce spricht sich dabei ausdrücklich gegen den Missbrauch von Fördermitteln oder bei der Befreiung von der Mautabgabe aus, insbesondere bei nachträglich umgerüsteten Fahrzeugen. Eine weitere Förderung von gasbasierten Lkw, sowohl im Rahmen von Förderprogrammen als auch der Maut, sollte auf gasbetriebene Fahrzeuge ausgerichtet werden, bei denen der Gasanteil im Regelbetrieb deutlich überwiegt. Dabei sind bivalent betriebene Fahrzeuge, die diese Voraussetzung erfüllen, in den Zulassungsdokumenten wie folgt erkennbar: Im Certificate of Conformity (COC) ist in Feld 26: LNG/DIESEL und in Feld 26.1: Zweistoffmotor (Typ 1a) bescheinigt oder alternativ ist in der Herstellerdatenbestätigung in Feld P.3: LNG/DIESEL eingetragen. Damit wird ein Missbrauch der Förderung für Gasfahrzeuge verhindert.

Damit der Straßengüterverkehr bereits in den kommenden Jahren einen Beitrag zur Emissionsminderung leistet, eine Planungsperspektive für den Transportmarkt geschaffen wird und die positive Marktentwicklung von alternativen Antrieben fortgesetzt werden kann, fordert die LNG-Taskforce daher schnellstmöglich:

- 1. Die Fortführung der Lkw-Mautbefreiung für mindestens zwei weitere Jahren als Rahmenlaufzeit. Innerhalb dieser Rahmenlaufzeit soll dann eine fahrzeugbezogene Mautbefreiung von 24 Monaten ab Erstinbetriebnahme des Fahrzeugs erfolgen. Somit wird für jedes neuzugelassene Fahrzeug mit CNG- und LNG-Antrieb mindestens für eine reale 24-monatige Laufzeit eine Mautreduktion gewährleistet, die eine erste Planungsperspektive schafft.**
- 2. Die Entwicklung einer schnellen Übergangsregelung für die zukünftige Mautausgestaltung bis zur Einführung und nationalen Implementierung der der EU-Wegekostenrichtlinie (Eurovignetten-Richtlinie).**
- 3. Die Fortführung der Kaufförderung von CNG- und LNG-Nutzfahrzeugen für den Schwerlastverkehr, um die durch die aktuellen Rahmenbedingungen weiterhin bestehenden Kostendifferenzen und Restwertdifferenzen der Lkw zu reduzieren.**

Gemeinsames Positionspapier von:



Unterstützer des Positionspapiers:



Bei Interesse oder Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)

Norman Wendt

Teamleiter Mobilität

Chausseestraße 128 a

10115 Berlin

Tel: +49 (0)30 66 777 - 356

E-Mail: wendt@dena.de

Internet: www.dena.de

