



Plattform Nachhaltiger
Schwerlastverkehr

POSITIONSPAPIER

Lkw-Kaufförderung

Umsetzung der Richtlinie zur Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI)

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: PlattformNachhaltigerSchwerlastverkehr@dena.de
www.dena.de
www.plattform-nachhaltiger-schwerlastverkehr.de

Autoren:

Hannes Salomon, dena
Paul Leon Wagner, dena

Bildnachweis:

©Adobe Stock/AM

Stand:

6/2023

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

Bitte zitieren als:

Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr (Hrsg.) (dena, 2023): „POSITIONSPAPIER zur Umsetzung der Richtlinie zur Förderung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur (KsNI)“

Hintergrund

Um die nationalen Klimaschutzziele zu erreichen, muss der Verkehr in Deutschland seine Treibhausgasemissionen in den kommenden Jahren schnell und deutlich mindern. Dabei nimmt der Markthochlauf von schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen und klimaschonenden Antrieben eine Schlüsselrolle ein, denn diese Fahrzeuge emittieren mehr als ein Viertel der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen in Deutschland.

Die Bundesregierung unterstützt mit der „KsNI-Förderrichtlinie“ seit 2021 die Anschaffung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit batterie- und wasserstoffelektrischen und von außen aufladbaren hybridelektrischen Antrieben sowie die Errichtung und Erweiterung der dazugehörigen Tank- und Ladeinfrastruktur. Die Förderrichtlinie dient der Umsetzung des im Herbst 2019 von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030, das das Ziel vorgibt, dass bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erbracht werden soll.

Konkret wird mit dem Programm die Anschaffung von emissionsfreien Nutzfahrzeugen in Unternehmen der Transport- und Logistikbranche gefördert. So übernimmt der Staat bis zu 80 Prozent der Investitionsmehrausgaben gegenüber einem konventionellen Dieselfahrzeug sowie für die dazugehörige Tank- und Ladeinfrastruktur.

Seit der Einführung des Förderprogramms im Jahr 2021 hatten Unternehmen der Transport- und Logistikbranche in zwei Förderrunden die Möglichkeit, ihre Anträge einzureichen. Im Ergebnis wurden Förderbescheide für die Anschaffung von klimaschonenden Nutzfahrzeugen sowie der dazugehörigen Infrastruktur mit einem Volumen von rund 2 Milliarden Euro ausgestellt.

Das Förderprogramm hat ein Gesamtvolumen von 2,2 Milliarden Euro für die Anschaffung von Fahrzeugen und von 10,1 Milliarden Euro für den Ausbau von betriebseigener Tank- und Ladeinfrastruktur. Nach Prüfung und Genehmigung durch die Europäische Kommission wurde die ursprüngliche Laufzeit des Förderprogramms von zunächst Ende 2024 auf Ende 2026 verlängert. Die Bundesregierung plant nun, das Förderprogramm bis 2028 zu verlängern. Die Ausgestaltung des Förderregimes ist bisher nicht abschließend geklärt.

Dieses Positionspapier sieht in der Förderung das richtige Unterstützungsangebot seitens der Bundesregierung, möchte aber insbesondere vor dem Hintergrund einer Verlängerung dieses Instruments bis 2028 auch auf bestehenden Nachbesserungsbedarf hinweisen.

Positionierung

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr befürwortet die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie von Tank- und Ladeinfrastruktur über das Förderprogramm für Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur (KsNI). Die Antragszahlen aus dem zweiten Förderaufruf aus dem Jahr 2022 stiegen mit in Summe 2.700 Anträgen für 10.500 Fahrzeuge sowie für 3.000 Tank- und Ladesäulen um 450 Prozent gegenüber dem ersten Förderaufruf aus dem Jahr 2021. Dies belegt, dass die Förderung von der Transport- und Logistikbranche angenommen wird. Die Relevanz des Förderprogramms

als zentraler regulatorischer Anreizmechanismus für das Inverkehrbringen von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen sowie für die Errichtung der dazugehörigen Tank- und Ladeinfrastruktur wird insbesondere dann deutlich, wenn die Gesamtkosten (Total Cost of Ownership, TCO) von Nullemissionsfahrzeugen betrachtet werden. Aufgrund der derzeit noch sehr hohen Anschaffungskosten sind batterie- und wasserstoffelektrische schwere Nutzfahrzeuge ohne Zuschuss aktuell kaum wirtschaftlich zu betreiben.

Die Kaufförderung stellt daher ein wirksames Instrument dar, um diese Fahrzeuge in den Markt zu bringen. Eine geplante Verlängerung des Förderprogramms bis 2028 ist demnach folgerichtig und wird ausdrücklich begrüßt. Für die Sicherstellung eines zügigen Markthochlaufs von alternativen Antrieben im straßengebundenen Schwerlastverkehr bedarf es jedoch zusätzlich

- eines effizienteren und transparenteren Verfahrens,
- einer schnellen Bereitstellung der zur Verfügung stehenden Fördermittel
- sowie verlässlicher Rahmenbedingungen und Klarheit zur weiteren Ausgestaltung des Förderprogramms über das Jahr 2026 hinaus.

Nur auf diese Weise erhält die Transport- und Logistikbranche die erforderliche Planungssicherheit für Investitionsentscheidungen, die heute getroffen werden müssen und einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten können.

Frequenz der Förderaufrufe erhöhen

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr empfiehlt der Bundesregierung dringend, den Rechtsrahmen der Förderrichtlinie auszunutzen und die Frequenz der Förderaufrufe auf mindestens zwei pro Jahr zu erhöhen.

Die KsNI-Förderrichtlinie sieht kalenderjährlich bis zu vier Förderaufrufe vor. Nach einem Förderaufruf im Jahr 2021 und einem zweiten Förderaufruf 2022 ist der nächste Förderaufruf allerdings erst für das vierte Quartal 2023 geplant. Trotz der Ankündigung der Bundesregierung, mehrere Förderaufrufe pro Jahr anzustreben, liegen zwischen dem letzten und dem für 2023 geplanten Förderaufruf demnach fast eineinhalb Jahre. Dies führt dazu, dass Fahrzeuge aufgrund des verzögerten Förderaufrufs erst deutlich später beschafft werden können und in den Markt kommen. Vor dem Hintergrund, dass das KsNI-Förderprogramm für die Transport- und Logistikbranche investitionsentscheidend ist, um einen emissionsfreien Lkw in Bezug auf die Gesamtbetriebskosten (TCO) wettbewerbsfähig im Vergleich zu einem konventionellen Diesel-Lkw zu betreiben, ist die Anzahl der Förderaufrufe pro Kalenderjahr demnach aktuell zu gering.

Bearbeitungszeit verkürzen, Planungssicherheit schaffen

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr empfiehlt eine langfristige Kommunikation im Vorfeld zu den Förderaufrufen sowie effizientere und schlankere Bearbeitungsverfahren, sodass sich antragstellende Unternehmen entsprechend ihren ökonomischen Planungen vorbereiten können. Dies beinhaltet auch die Bereitstellung von Informationen zum jeweiligen Bearbeitungsstatus und zu der zu erwartenden Bearbeitungsdauer für die antragstellenden Unternehmen über das Antragsportal beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM). Bei Erteilung des Förderbescheids sollte die Auszahlung des Zuschusses aufgrund der hohen finanziellen Vorleistung der Unternehmen für die Fahrzeugbeschaffung verbindlich spätestens drei Monate nach Zulassung eines Fahrzeugs erfolgen. So wird die Planungssicherheit erhöht und die Flottenerneuerung kann Geschwindigkeit aufnehmen.

Die geringe Frequenz der Förderaufrufe in Verbindung mit langen Bearbeitungszeiten durch die verantwortlichen Prüfstellen beim Bundesamt für Logistik und Mobilität führte in den letzten beiden Jahren zu mangelnder Planbarkeit für Kunden und Hersteller. Im vergangenen Förderaufruf lag die Bearbeitungszeit für die Anträge auf Fahrzeugförderung im Mittel bei etwa 6 Monaten. Gemäß der Förderrichtlinie kann ein Vorhaben, für das eine Förderung beantragt wurde, jedoch erst nach der Bewilligung begonnen werden. Bei Inanspruchnahme der Förderung und mit Blick auf die Lieferzeiten der Hersteller kann sich so der gesamte Beschaffungsprozess über ein Jahr hinziehen. Dies führt zu mangelnder Planbarkeit zum einen für antragstellende Unternehmen, die nicht absehen können, ob und wann eine Förderung bewilligt wird, und zum anderen für Fahrzeughersteller, da aufgrund der fehlenden Förderzusagen der Unternehmen nicht klar ist, wie viele Fahrzeuge bestellt werden und demnach produziert werden müssen. Um die Transformation hin zu emissionsfreien Nutzfahrzeugen konsequent und erfolgreich voranzutreiben, muss die Bearbeitungszeit der Förderanträge deutlich verkürzt werden. Ergänzend wird empfohlen, einen vorzeitigen Maßnahmenstart im Förderprogramm zu ermöglichen.

Förderzusagen für Fahrzeuge und Infrastruktur synchronisieren

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr empfiehlt für zukünftige Förderaufrufe eine zeitliche Synchronisierung der Förderzusagen für Fahrzeuge und Infrastruktur. Beantragt ein Unternehmen die Förderung sowohl von Fahrzeugen als auch von Tank- und Ladeinfrastruktur, sollten die Anträge zusammen bearbeitet und beschieden werden. Alternativ wäre ein kombiniertes Antragsverfahren zu erwägen. Darüber hinaus sollte die Förderung von mehreren Ladepunkten ermöglicht werden, um den Pendelverkehr zwischen unterschiedlichen Standorten zu ermöglichen.

Für den Markthochlauf von schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben und erneuerbaren Kraftstoffen ist auch der Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge von existenzieller Bedeutung. Die Errichtung einer Tank- und Ladeinfrastruktur auf nicht öffentlichen, gewerblichen Flächen wie Betriebshöfen oder Gewerbegebieten ist dabei von großer Relevanz.

Um sich im Rahmen des Förderprogramms KsNI um eine Förderung für Tank- und Ladeinfrastruktur zu bewerben, ist die Beschaffung und Förderung von mindestens einem Nutzfahrzeug im Vorfeld des Antrags eine notwendige Voraussetzung. Eine alleinige Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur ist bisher nicht möglich.

Eine besondere Unsicherheit für antragstellende Unternehmen ergibt sich aus den unterschiedlich ausgewiesenen Bewilligungszeiträumen von 12 Monaten bei Nutzfahrzeugen sowie 24 Monaten bei Tank- und Ladeinfrastruktur. Dies führt dazu, dass auch im Falle eines positiven Förderbescheids zur Fahrzeugbeschaffung aufgrund der ausstehenden Bewilligung für die Infrastrukturförderung keine Planungssicherheit besteht. Viele Unternehmen investieren jedoch erst dann in batterie- und wasserstoffelektrische Lkws, wenn Planungssicherheit für den Aufbau der notwendigen Tank- und Ladeinfrastruktur besteht. Diese wird aktuell kaum hergestellt.

Die gemäß der Förderrichtlinie vorgesehene Frist für antragstellende Unternehmen, Fahrzeuge nach Förderzusage innerhalb von 3 Monaten verbindlich zu bestellen, ist mangels der Synchronisierung der Zusage zur Förderung der Tank- und Ladeinfrastruktur für Unternehmen nachteilig. Es besteht zudem das Risiko, dass Fördermittel gebunden werden, ohne dass am Ende die bewilligten Fahrzeuge tatsächlich beschafft werden, da für die Unternehmen der Aufbau der betriebseigenen Tank- und Ladeinfrastruktur die Voraussetzung für die Beschaffung des entsprechenden Fahrzeugs darstellt.

Förderkriterien praxisnah und transparent ausgestalten

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr empfiehlt, die Bewertungskriterien zum CO₂-Einsparungspotenzial nach den Streckenprofilen „Nah- und Fernverkehr“ zu unterscheiden. Weiterhin sollte die zu erwartende Jahresfahrleistung nicht als Ausschlusskriterium herangezogen werden, damit auch Betreiber von Lkw-Flotten, die im städtischen und regionalen Verteiler- und Werksverkehr eingesetzt werden, einen Zuschlag zur Förderung von emissionsfreien Nutzfahrzeugen erhalten können. Darüber hinaus sollten die entscheidungsrelevanten Kriterien und Anforderungen für Förderzusagen transparenter gemacht werden, damit Investitionen in die Flottendekarbonisierung nicht ohne erwartete Förderzusagen bleiben. Es empfiehlt sich daher, die FAQs zum Fördergegenstand Klimaschonende Nutzfahrzeuge (KsN) im Förderprogramm KsNI zu überarbeiten und auf der Website des BALM zur Verfügung zu stellen, sodass Unternehmen vorab einschätzen können, ob eine Investition förderfähig ist.

Als einheitliche Bewertungsgrundlage zur Priorisierung der Förderanträge dient der Bundesregierung die sogenannte CO₂-Einsparungsquote. Dabei wird aus der zu erwartenden Jahresfahrleistung, der Antriebsart und dem zulässigen Gesamtgewicht eine CO₂-Einsparungsquote errechnet, die je investiertem Fördereuro auf den Förderantrag umgerechnet wird. Ziel ist es, Anträge zu priorisieren, die die Umwelt- und Energieziele mit dem geringsten Beihilfebetrags bzw. am kosteneffizientesten erreichen.

Dies kann dazu führen, dass Fahrzeuge mit geringerer Jahresfahrleistung keine Bewilligung erhalten, da das sogenannte Mindestambitionsniveau (MAN) nicht erreicht oder ein zu geringes CO₂-Einsparungspotenzial zugrunde gelegt wird. Fahrzeuge mit geringerer Fahrleistung sind überwiegend im städtischen, regionalen und werksinternen Verteilerverkehr vorzufinden und gerade dieses Segment eignet sich aufgrund der aktuell noch geringeren Reichweiten von batteriebetriebenen Lkws in besonderem Maße zur Elektrifizierung.

Förderobergrenze für Finanzierungsgesellschaften anheben

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr empfiehlt, die Finanzierungsobergrenze auf Einzelunternehmen zu beschränken und Finanzierungsgesellschaften davon zu befreien. Dabei sollte sichergestellt werden, dass Einzelunternehmen über Finanzierungsgesellschaften nicht mehr als den Zuwendungshöchstbetrag von 25 Millionen Euro (netto) beantragen können. Darüber hinaus sollte der Branche klar kommuniziert werden, welche Finanzierungsformen als richtlinienkonform gelten, da nicht klar ist, ob Mietkauf als Finanzierungsoption förderfähig ist.

Der maximal bewilligungsfähige Zuwendungshöchstbetrag für Fahrzeuge sowie Tank- und Ladeinfrastruktur ist auf 25 Millionen Euro (netto) pro Antragsteller begrenzt. Während die Summe für Unternehmen der Transport- und Logistikbranche als ausreichend bewertet wird, sind Finanzierungsgesellschaften durch diese Obergrenze stark eingeschränkt.

Wer wir sind

Die Plattform Nachhaltiger Schwerlastverkehr ist eine marktübergreifende Allianz für den Schwerlastverkehr auf der Straße, die den Markthochlauf alternativer Antriebs- und Kraftstoffoptionen sowie den Ausbau notwendiger Infrastrukturen technologieoffen vorantreibt. Die von der Deutschen Energie-Agentur (dena) und dem Deutschen Verein des Gas- und Wasserfaches (DVGW) koordinierte Plattform bringt erstmalig in einem technologieoffenen und ganzheitlichen Ansatz Akteure aus den Bereichen Technologie, Infrastruktur, Kraftstoff, Energie und Fahrzeugindustrie sowie aus der Transport- und Logistikbranche zusammen.

Weitere Informationen im Internet unter www.plattform-nachhaltiger-schwerlastverkehr.de

