

30. Januar 2015

Stellungnahme der Nationalen Plattform Elektromobilität zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) [BT-Drucksache 18/3418]

Vorbemerkung

Elektromobilität ist ein Schlüssel zur klimafreundlichen und nachhaltigen Umgestaltung der Mobilität. Für Deutschland bedeutet Elektromobilität die Chance und Herausforderung, seine Spitzenposition als Industrie-, Wissenschafts- und Technologiestandort zu sichern und auszubauen.

Die in der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) auf Einladung der Bundesregierung versammelten Vertreter aus Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Zivilgesellschaft in Deutschland haben sich auf einen systemischen, marktorientierten und technologieoffenen Ansatz verständigt mit dem Ziel, Deutschland zum Leitanbieter und zum Leitmarkt für Elektromobilität bis 2020 zu entwickeln.

Die NPE begrüßt den Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz – EmoG). Mit dem Gesetz schafft die Bundesregierung die dringend erforderliche Rechtsgrundlage für die Verbreitung und Förderung von nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilität in Deutschland und folgt den Empfehlung der NPE.

Die NPE begrüßt die Einbeziehung in den Dialogprozess und nutzt die Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Betrachtung des vorgelegten Gesetzentwurfs bedarf es aus Sicht der NPE der Konkretisierung einiger Regelungsvorschläge.

Das Ziel, Deutschland zu einem Leitmarkt für die Elektromobilität zu entwickeln, wird sich nur dann erreichen lassen, wenn zusätzlich in einem nächsten Schritt mit der zeitnahen und schnellen Einführung eines EmoG Teil zwei, in 2015, weitere politische und finanziell wirksame Signale für die Kunden gesetzt werden.

Neben der Schaffung klarer gesetzlicher Rahmenbedingungen z.B. im Bau- oder Energiewirtschaftsrechts sind greifbare Anreize, wie z.B. die Einführung einer Sonder-Abschreibung für gewerblich angeschaffte Elektrofahrzeuge, ein öffentliches Beschaffungsprogramm von Elektrofahrzeugen sowie die Weiterentwicklung innovativer Finanzierungs- und Förderkonzepte zum Aufbau der Ladeinfrastruktur wichtig, um die eingeleitete Entwicklung weiter positiv zu begleiten. Ein den Markthochlauf unterstützendes Marktaktivierungsprogramm ist nötig, um der Elektromobilität einen spürbaren An Schub zu geben, sich dem 1-Million-Ziel der Bundesregierung zu nähern und um die Dynamik in der Entwicklung der Elektromobilität weiterhin zu erhalten.

Entwurf des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Elektromobilitätsgesetz - EmoG)

§ 2 Begriffsbestimmungen

Aus unserer Sicht ist es notwendig, dass sich die im Rahmen der NPE definierten Antriebskonzepte und Referenzfahrzeuge (Batterieelektrische Fahrzeuge - BEV, Batterieelektrisch mit Range Extender - REEV und Plug-in-Hybridfahrzeug - PHEV) auch im Gesetz wiederfinden lassen. Dazu bedarf es der Ergänzung um den Range Extender als Antriebskonzept. Durch diese Ergänzung wird sichergestellt, dass Fahrzeuge, die als Range-Extender-Elektrofahrzeuge bezeichnet werden, ebenfalls im Sinne des § 2 als von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge gelten.

§ 3 Bevorrechtigungen

(2) Im Falle eines von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuges dürfen Bevorrechtigungen nur für ein Fahrzeug in Anspruch genommen werden, wenn sich aus der Übereinstimmungsbescheinigung nach Anhang IX der Richtlinie 2007/46/EG oder aus der Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 38 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ergibt, dass das Fahrzeug

- 1. eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer hat oder**
- 2. dessen Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine mindestens 40 Kilometer beträgt.**

Der Verbrauch und die Emissionen der Fahrzeuge werden im Rahmen der Typzulassung in einem für alle EU-Staaten einheitlichen Ablauf und offiziellen Messverfahren, dem Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemäß ECE R101, ermittelt. Dementsprechend ist auf diesen zu referenzieren.

(4) Bevorrechtigungen sind möglich

- 1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,**
- 2. bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,**
- 3. durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtverboten,**
- 4. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen**

Die NPE schlägt vor, dass nach der Markthochlaufphase ein Zusatzzeichen bzw. eine Konkretisierung der Formulierung die Bevorrechtigungen und insbesondere die Parkbevorrechtigung und die Parkgebührenbefreiung auf die Dauer des Ladevorgangs beschränkt.

§ 5 Übergangsregelung

(2) Abweichend von § 3 Absatz 2 Nummer 2 beträgt bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 die erforderliche Reichweite mindestens 30 Kilometer.

(3) Fahrzeugen, die die Anforderung des Absatzes 2 erfüllen, dürfen auch nach dem 31. Dezember 2017 die Bevorrechtigungen gewährt werden, die Fahrzeugen nach § 3 Absatz 2 gewährt werden können.

Die NPE schlägt die Prüfung des Reichweitenkriteriums vor. Bereits mit einer Reichweite von 22 km kann ein Großteil der alltagsüblichen Fahrstrecken, sowie die Ein- und Ausfahrten in Großstädte elektrisch und somit lokal emissionsfrei durchgeführt werden.

Eine höhere Mindestreichweite erfordert größere Batterien. Dies führt zu höheren Anschaffungskosten und verlangsamt dadurch die Marktdurchdringung der Elektromobilität.

Die Erhöhung der elektrischen Mindestreichweite auf 40 km muss sich, mit Rücksicht auf die Technologieentwicklung und die Kostendegression bei dem elektrischen Energiespeicher, an den technischen Möglichkeiten ausrichten. Aus diesem Grund wird diese Erhöhung für das Jahr 2018 als möglicherweise zu ambitioniert bewertet.

§ 7 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Eine zeitliche Befristung des Gesetzes bis zum 30. Juni 2030 ist, unter Berücksichtigung der überschaubaren und der gleichzeitig nur geplanten Bevorrechtigungen, zum jetzigen Zeitpunkt nicht nachvollziehbar. Ob und wie lange Bevorrechtigungen erforderlich sind, ist im Jahr 2030 zu prüfen. Die Befristung bis zum 30. Juni 2030 ist zu streichen.