

Deutscher Bundestag

**Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur**

Ausschussdrucksache

18(15)169-F

**Stellungnahme zur 30. Sitzung
am 04.02.2015**

VDA – Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG)

Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur im
Deutschen Bundestag am 4. Februar 2015

Stand 31. Januar 2015

VDA

Verband der
Automobilindustrie

Vorbemerkung

Im Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) haben sich über 600 Unternehmen unserer Branche, Hersteller von Kraftfahrzeugen und deren Motoren, Anhängern, Aufbauten und Container sowie Kraftfahrzeugteile und -Zubehör in Deutschland zusammengeschlossen, um gemeinsam für eine saubere und sichere Mobilität der Zukunft zu forschen und zu produzieren.

Die Elektromobilität ist ein Schlüssel zur klimafreundlichen Umgestaltung der Mobilität. Um Deutschland bis 2020 zum Leitanbieter und zum Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln, haben sich die in der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) versammelten Vertreter aus Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Gesellschaft in Deutschland gemeinsam auf einen systemischen, marktorientierten und technologieoffenen Ansatz verständigt.

Der Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG) mit dem Ziel Regelungen zu schaffen, welche die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver machen und den Markthochlauf befördern, wird vom VDA begrüßt und unterstützt.

Um die Dynamik in der Entwicklung der Elektromobilität weiterhin zu erhalten sind nach der Schaffung der Planungs- und Rechtssicherheit durch das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) auf diesem Gebiet noch weitere deutliche Schritte erforderlich.

Nach kritischer Betrachtung des Entwurfes des EmoG und der mitgeltenden Unterlagen bedarf es, aus Sicht des VDA, der Konkretisierung einiger Regelungsvorschläge.

Der VDA nimmt mit diesem vorliegenden Papier Stellung und bittet um die entsprechende Überarbeitung und Modifizierung.

Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz - EmoG)

§ 2 Begriffsbestimmungen

Aus Sicht des VDA bedarf es hier der Ergänzung um den Range Extender als Antriebskonzept. Damit ist sichergestellt, dass auch Fahrzeuge, die als Range-Extender-Elektrofahrzeuge bezeichnet werden, im Sinne des § 2 ebenfalls als von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge gelten.

§ 3 Bevorrechtigungen

(2) Im Falle eines von außen aufladbaren Hybridelektrisch betriebenen Fahrzeuges dürfen Bevorrechtigungen nur für ein Fahrzeug in Anspruch genommen werden, das

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

Aus Sicht des VDA bedarf es hier der Konkretisierung der Kriterien für privilegierte Fahrzeuge. Bei der Festlegung der CO₂-Grenze und der elektrischen Mindestreichweite wird nicht auf einen Fahrzyklus referenziert. Ohne das Referenzieren auf einen Fahrzyklus fehlt der eindeutige Bezugsrahmen. Die Typzulassung der Fahrzeuge erfolgt auf Basis des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Aus diesem Grund ist auch hier auf den Neuen Europäischen Fahrzyklus - NEFZ / ECE R101 zu referenzieren.

§ 3 Bevorrechtigungen

(4) Bevorrechtigungen sind insbesondere 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 Durchfahrtsverboten,**
- 4. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen**

Bevorrechtigungen, welche die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver machen und den Markthochlauf befördern, wie z.B. die Nutzung von Busspuren, werden vom VDA begrüßt. Durch die gleichzeitige Schaffung der notwendigen Gestaltungsrahmen und der sorgfältigen Umsetzung dieser, durch die verantwortlichen Behörden, kann jederzeit bedarfsgerecht und flexibel reagiert werden. In der VwV zur StVO wird dazu die Sicherstellung der Gewährleistung eines sicheren und flüssigen Verkehrsablaufs beschrieben. Aktuell zeichnet sich, insbesondere zu Beginn der Markthochlaufphase der Elektromobilität, kein sprunghafter Zuwachs an privilegierten Fahrzeugen ab. Aus diesem Grund sehen wir bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen wie z.B. von Busspuren, keine kapazitive Überlastung. Durch die zeitliche Begrenzung des Gesetzes wird gleichzeitig sichergestellt, dass die Bevorrechtigungen zu einem definierten Zeitpunkt auslaufen.

§ 3 Bevorrechtigungen

(5) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes können

- 1. die Bevorrechtigungen näher bestimmt werden,**
- 2. die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt werden,**
- 3. die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, bestimmt werden.**

...

(6) In Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.

Die vor allem für innerstädtische Gebiete relevanten Tatbestände sollen die Stadt als Labor der Elektromobilität attraktiver machen. Insofern handelt es sich bei den Privilegierungen eher darum, durch Stärkung der Stärken der Elektromobilität einen Beitrag zum Ausgleich der spezifischen Charakteristika dieser Mobilitätsform zu leisten. Neben den gesetzlichen Ermächtigungen wird es erforderlich sein, die verantwortlichen Kommunen nachdrücklich zu ermutigen, bei der Nutzung dieser Ermächtigungen nicht zaghaft zu sein. Daher schlagen wir vor, in § 3 EmoG „können“ durch „sollen“ zu ersetzen. In Umsetzung dessen ist dann auch in „§ 46 Abs. 1a StVO neu“ das Wort „können“ durch „sollen in geeigneten Fällen“ zu ersetzen.

§ 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 1 erfüllen, dürfen auch nach dem 31. Dezember 2017 die Bevorrechteigungen gewährt werden, die Fahrzeugen nach § 3 Absatz 2 gewährt werden können.

Eine lokal CO₂-freie Mindestreichweite von 25 km grenzt nach unserem Verständnis förderwürdige Konzepte sinnvoll ab, erlaubt aber auch künftig Konzepte mit höheren Reichweiten. Bereits mit einer Reichweite von 25 km kann die Mehrzahl der Fahrstrecken, sowie die Ein- und Ausfahrt in Großstädte elektrisch und damit lokal emissionsfrei durchgeführt werden. Eine höhere Mindestreichweite erfordert größere Batterien mit den damit verbundenen Kosten und Gewichtserhöhungen und verlangsamt dadurch die Marktdurchdringung. Daher liegt das Optimum für die CO₂-Reduktion, bei einer Reichweite von 25 km. Bei Reichweiten darüber kommt es, wie beschrieben, zu deutlich höheren Kosten was die schnelle Marktdurchdringung behindert. Um den Markthochlauf der Elektromobilität aktiv zu unterstützen ist hier eine Modifikation der elektrischen Mindestreichweite auf 25 km umzusetzen.

Eine Erhöhung der elektrischen Mindestreichweite auf 40 km muss sich, an der Technologieentwicklung und der Kostendegression beim elektrischen Energiespeicher ausrichten sowie die Dauer eines Modelllebenszyklus berücksichtigen. Die Technologieentwicklung der Traktionsenergiespeicher erfolgt nicht sprunghaft. Die Erweiterung der elektrischen Reichweite ab 2018, unter Betrachtung der Technologieentwicklung und Kostendegression, wird daher als kritisch und zu ambitioniert bewertet. Auch würde die Erhöhung der elektrischen Reichweite zu diesem Zeitpunkt mitten in die Modelllebenszyklen der dann im Markt befindlichen Fahrzeuge fallen, die aus Bauraum- und Kostengründen nicht kurzfristig mit einer höheren elektrischen Reichweite ausgestattet werden können. Als frühesten Einführungsstermin für „50g CO₂ oder 40 km elektrische Reichweite“ sehen wir daher den 01.01.2020.

§ 6 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Eine zeitliche Befristung des Gesetzes bis zum 30. Juni 2030, unter Berücksichtigung der überschaubaren und der gleichzeitig nur geplanten Bevorrechtigungen, ist 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.

Abschlussbemerkung

Der VDA begrüßt die Schaffung von Anreizen. Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass keine kommunale Zersplitterung der Anreize entsteht, sondern ein über Bund und Länder abgestimmtes Vorgehen sowie eine mit geringem bürokratischem und finanziellem Aufwand verbundene Umsetzung erfolgt.

Aus Sicht des VDA bedarf es der zeitnahen und schnellen Einführung eines EmoG Teil zwei in 2015. Mit greifbaren monetären Anreizen wie z.B. der Einführung einer Sonder-Abschreibung für gewerbliche Elektro-Fahrzeuge, einem öffentlichen Beschaffungsprogramm von Elektro-Fahrzeugen sowie der Weiterentwicklung innovativer Finanzierungs- u. Förderkonzepte zum Aufbau der Ladeinfrastruktur wird die eingeleitete Entwicklung positiv begleitet.

Darüber hinaus wird ein den Markthochlauf unterstützendes Marktaktivierungsprogramm nötig, um der Elektromobilität einen spürbaren Anschub zu geben und sich dem 1-Million-Ziel der Bundesregierung zu nähern.

Verband der Automobilindustrie e. V.



Dr. Ulrich Eichhorn
Geschäftsführer VDA



Matthias Krähling
Koordinierungsstelle für Elektromobilität