

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 18/3418 –

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

A. Problem

Bisher gibt es im deutschen Recht keine Ermächtigungsgrundlagen, die zur Förderung der Elektromobilität u. a. eine Parkbevorrechtigung und Parkgebührenbefreiung für elektrisch betriebene Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum sowie die dafür erforderliche Kennzeichnung der Fahrzeuge ermöglichen.

B. Lösung

Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen im Rahmen des Elektromobilitätsgesetzes für die Einführung einer Kennzeichnung von privilegierten elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie für die Einführung von Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Straßenverkehrs-Ordnung.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/3418.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3418 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Dem § 1 wird folgender Satz angefügt:
„Satz 1 gilt auch für ein elektrisch betriebenes Fahrzeug der Klasse N2 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG, soweit es im Inland mit der Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden darf.“
2. § 3 Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
„(3) Kann das Vorliegen der Anforderungen des Absatzes 2 nicht über die Übereinstimmungsbescheinigung nachgewiesen werden oder gibt es für ein Fahrzeug keine Übereinstimmungsbescheinigung, kann der Nachweis auch in anderer geeigneter Weise erbracht werden.“
3. Nach § 6 wird folgender § 7 eingefügt:

„§ 7

Berichterstattung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit veröffentlichen gemeinsam alle drei Jahre, erstmals bis zum 1. Juli 2018, einen Bericht über die Beschaffenheit, die Ausrüstung und den Betrieb elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1, über das Ladeverhalten solcher Fahrzeuge und über die Entwicklung der Ladeinfrastruktur, um Erkenntnisse hinsichtlich der weiteren Verringerung der klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere der Fortschreibung der Umweltkriterien nach § 3 Absatz 2 Nummer 2, zu gewinnen.“

4. Der bisherige § 7 wird § 8 und Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
„(2) Dieses Gesetz tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2026 außer Kraft.“

Berlin, den 2. März 2015

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert
Vorsitzender

Dr. Valerie Wilms
Berichterstatteerin

Bericht der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/3418** in seiner 76. Sitzung am 18. Dezember 2014 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie und den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Das Gesetz soll Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Teilnahme bestimmter elektrisch betriebener Fahrzeuge am Straßenverkehr ermöglichen, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern. Bevorrechtigungen sind nach dem Gesetzentwurf möglich für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen, bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen, durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten und im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen. Der Gesetzentwurf beinhaltet die Schaffung von Ermächtigungsgrundlagen für die Einführung einer Kennzeichnung von privilegierten elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie für die Einführung von Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Straßenverkehrs-Ordnung.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3418 in seiner 32. Sitzung am 25. Februar 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)182. Den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)182 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 37. Sitzung am 25. Februar 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)182. Den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)182 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme (Ausschussdrucksache 18(15)132 (18(23)19-3)) abgegeben:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) in seiner 11. Sitzung am 15. Oktober 2014 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) (BR-Drs. 436/14) befasst und festgestellt:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Managementregel und Indikatoren:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch)

Indikator 1 (Ressourcenschonung)

Indikator 2 (Klimaschutz)

Indikator 11 (Mobilität)

Indikator 13 (Luftqualität)

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetzgebungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Möglichkeit zur Bevorzugung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr schafft Anreize zur verstärkten Nutzung solcher Fahrzeuge und trägt so zu einer Marktdurchdringung der Elektromobilität bei. Dadurch kann ein Beitrag zum Klimaschutz und zur Schonung natürlicher Ressourcen erreicht werden. Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 80 % gegenüber 1990 zu senken. Gleichzeitig soll der Primärenergieverbrauch bis 2050 um 50% gegenüber 2008 gesenkt werden. Für den Verkehrssektor wird eine Reduktion des Endenergieverbrauchs um rund 40 % bis 2050 gegenüber 2005 angestrebt. Eine zunehmende Elektrifizierung des Straßenverkehrs kann zur Erreichung dieser Ziele beizutragen. So sind elektrisch betriebene Fahrzeuge gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wesentlich effizienter. Zudem bieten sie die Voraussetzung der Nutzung von Elektrizität aus erneuerbaren Energien. Gleichzeitig stoßen sie lokal keine Emissionen in Form von Luftschadstoffen aus und verursachen bei geringen Geschwindigkeiten auch weniger Lärmemissionen. Sie dienen damit der Verbesserung der Lebensqualität in Städten und tragen zur Unabhängigkeit des Verkehrssektors von fossilen Treibstoffen bei. Dies ist vor dem Hintergrund der Verantwortung auch gegenüber künftigen Generationen geboten und verbessert darüber hinaus langfristig die Bedingungen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland“.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu dem Gesetzentwurf in seiner 24. Sitzung am 17. Dezember 2014 vorbehaltlich der Überweisung die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 30. Sitzung am 4. Februar 2015 hat er diese Anhörung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Dr. Klaus Bonhoff, Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie; Timm Fuchs, Deutscher Städte- und Gemeindebund; Prof. Dr. Henning Karger, Präsident der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften und Vorsitzender der Nationalen Plattform Elektromobilität (NEP); Wolfgang Lemb, Vorstandsmitglied IG Metall; Dr. Kay Lindemann, Verband der Automobilindustrie (VDA); Martin Schmitz, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) und Kurt Sigl, Präsident des Bundesverbandes Elektromobilität e. V. Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung wird auf das – auch im Internet veröffentlichte – Wortprotokoll der 30. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

Zu der öffentlichen Anhörung hat die **Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände** dem Ausschuss eine Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf übermittelt (Ausschussdrucksache 18(15)169C).

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände hat in ihrer Stellungnahme grundsätzlich die Zielsetzung des Elektromobilitätsgesetzentwurfes (EmoG) begrüßt, Elektromobilität durch die Einführung von Nutzerprivilegien im Straßenverkehr zu fördern, hat aber die Feststellung getroffen, dass durch den Entwurf allerdings nur in Teilen ein rechtlich gesicherter Rahmen für die Förderung der Elektromobilität geschaffen werden könne. Sie hat weiterhin begrüßt, dass insbesondere im Hinblick auf die Ermächtigungsgrundlagen u. a. zur Parkbevorzugung und zur Gewährung weiterer Vorteile den örtlichen Behörden ein Ermessen zur Nutzung der Instrumente eingeräumt werden soll. Weiterhin hat sie ausgeführt, dass die in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffene Feststellung, dass gerade die Länder und Kommunen ein großes Interesse an der Einräumung solcher Privilegien aus nichtordnungsrechtlichen Gründen hätten, nicht generell zutreffend sei und einzelne Privilegien, wie die Parkgebührenerleichterung, in den Kommunen umstritten seien. Gleiches gelte auch für die Freigabe von Busspuren, die wegen der möglichen Beeinträchtigungen des ÖPNV als Instrument zur Förderung der Elektromobilität teilweise kritisch gesehen werde.

Zu § 3 Abs. 1 EmoG hat die Bundesvereinigung ausgeführt, dass sie in Kenntnis des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegten Entwurfs zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung davon ausgehe, dass die Erteilung der Bevorrechtigungen in das Ermessen der Straßenverkehrsbehörden gestellt werde. Bedenken hat sie aber geltend gemacht, dass das Ermessen in der zweiten Satzhälfte allein durch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beschränkt werde. Damit bleibe zumindest unklar, ob die Einführung bestimmter Bevorrechtigungen auch aufgrund entgegenstehender verkehrs- und stadtentwicklungspolitischer Grundsätze ermessensfehlerfrei versagt werden könne. Daher sehe sie es als erforderlich an, in der Gesetzesbegründung zum Ausdruck zu bringen, dass die Straßenverkehrsbehörden Anordnungen, mit denen Benutzervorteile ausgesprochen würden, nur im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden erlassen könne. Sie schlägt vor, in § 3 Abs. 1 EmoG nach dem Wort „erhalten“ einen Satzendeppunkt zu setzen. Der zweite Satzteil solle ein eigener Satz mit folgendem Inhalt werden: „Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dürfen dadurch nicht beeinträchtigt werden.“

Zu § 3 Abs. 2 EmoG regt sie an, die Voraussetzung für eine Bevorrechtigung von Hybridelektrofahrzeugen ausschließlich an eine maximale Kohlendioxidemission zu knüpfen. Bei Kohlendioxidemissionen handele es sich um international eingeführte Parameter.

Zu § 3 Abs. 4 Nr. 2 EmoG hat sie ausgeführt, die kommunalen Spitzenverbände begrüßten, dass die Nutzung von E-Kfz gefördert werden solle, weil damit i. d. R. die Emissions- und Lärmbelastung reduziert werde. Aus Sicht der Kommunen sei die verstärkte Markteinführung von Elektrofahrzeugen ein ergänzendes Instrument, um die vorgenannten und weitergehende Ziele im Klimaschutz zu erreichen. Nach Auffassung des Deutschen Städte- und Gemeindebundes könnten Elektrofahrzeuge, denen die Benutzung von Busspuren gestattet werde, von der flüssigen Verkehrsabwicklung profitieren und die Emissionen von Schadstoffen vermindern. Allerdings müsse die Einräumung von straßenverkehrsrechtlichen Privilegien für elektrisch betriebene Fahrzeuge auf der Grundlage der konkreten Verhältnisse des Verkehrsraumes vor Ort getroffen werden. Deshalb solle es in die Kompetenz der Kommunen fallen, Privilegien zur Nutzung der öffentlichen Straßen und Wege wie die Benutzung von Busspuren selbst anzuordnen und wieder aufzuheben. Hiervon abweichend hielten der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag die Freigabe von Busspuren für keinen geeigneten Ansatz zur Förderung der E-Mobilität in den Kommunen, da sie die Bemühungen, den öffentlichen Nahverkehr zu beschleunigen, konterkarieren würden. Insgesamt werde die Wirksamkeit der Busspuren durch eine Freigabe in Frage gestellt.

Zu § 3 Abs. 4 Nr. 4 EmoG begrüßen die kommunalen Spitzenverbände die Möglichkeit zur Förderung von Benutzungsvorteilen für E-Kfz im Bereich der Parkgebühren grundsätzlich. Allerdings dürften bereits erprobte Parkraumbewirtschaftungskonzepte auf kommunaler Ebene nicht konterkariert werden. Erforderlich sei, dass über die Einführung von Parkgebührenbefreiungen oder -ermäßigungen durch die kommunale Ebene entschieden werde. Die Einführung von Parksonderrechten könne aus rechtlichen Gründen problematisch sein. Der Platzbedarf unterscheide sich nicht von demjenigen herkömmlicher Fahrzeuge, weshalb Bedenken in Hinblick auf die gebotene Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer bestünden. Es sei daher wünschenswert, dass die Städte und Gemeinden eine rechtssichere Berechtigung erhielten, Gebühren der Höhe nach zu differenzieren

Zu § 4 EmoG begrüßt die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, dass mit dem Vorhaben zur Förderung der Elektromobilität durch die Einräumung von Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr auch eine eindeutige Kennzeichnung der bevorrechtigten Fahrzeuge vorgenommen werden solle. Aus der Begründung des EmoG gehe kein zwingender Grund für die Einführung einer differenzierten Kennzeichnung durch E-Kennzeichen einerseits und einer Plakette für elektrisch betriebene Fahrzeuge andererseits hervor. Angesichts der vorgesehenen Befristung des Elektromobilitätsgesetzes spreche man sich ausdrücklich gegen die Einführung einer neuen Kennzeichenart aus und plädiere für die einfachere und kostengünstigere Kennzeichnung durch eine Plakette. Die kommunalen Spitzenverbände regen an, für die Gebührenkalkulation für eine Plakette gemäß EmoG die Datenbasis zu vertiefen, um zu repräsentativen Durchschnittswerten für die Zuteilung und Ausgabe einer Plakette durch die Fahrzeugzulassungsbehörden zu gelangen.

Zu § 7 Abs. 2 EmoG haben sich die kommunalen Spitzenverbände für eine kürzere Dauer der Befristung ausgesprochen und haben vorgeschlagen, das Gesetz am 31. Dezember 2020 außer Kraft treten zu lassen.

Die kommunalen Spitzenverbände haben zudem darauf hingewiesen, dass eine geplante kurzfristige Einführung der neuen Regelungen zu einer außergewöhnlichen organisatorischen Belastung der Zulassungsbehörden führen würde.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf in seiner 32. Sitzung am 25. Februar 2015 abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)182) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Teil B. dieses Berichts ergibt. Der Ausschuss hat den Gesetzentwurf zusammen mit dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Elektromobilität entschlossen fördern – Chance für eine zukunftsfähige Mobilität nutzen“, Drucksache 18/3912, und dem Bericht gem. § 56a GO-BT des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung „Technikfolgenabschätzung (TA) – Konzepte der Elektromobilität und deren Bedeutung für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt“, Drucksache 17/13625, beraten. Zu diesem Bericht, zu dem der damalige Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu Beginn der 17. Wahlperiode den Anstoß gab, hatte der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits in der 17. Wahlperiode eine mitberatende Stellungnahme gegenüber dem federführenden Ausschuss abgegeben. Der Bericht wurde aber nun wegen des Sachzusammenhangs erneut aufgesetzt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte den vorgelegten Gesetzentwurf. Wichtig sei es, dass mit dem Gesetz grundlegende Begriffsbestimmungen im Bereich der Elektromobilität vorgenommen würden. Der Gesetzentwurf könne aber nur ein erster Schritt sein, mit dem man Maßnahmen umsetze, die keine Kosten verursachten. Es seien aber auch Maßnahmen erforderlich, die mit Kosten verbunden seien. Sie vertrat die Auffassung, der Ansatz des Gesetzentwurfs sei durch die Anhörung des Ausschusses bestätigt worden. Zu der Kritik an der Möglichkeit einer Freigabe von Busspuren betonte sie, keine Kommune werde gezwungen, Busspuren für Elektrofahrzeuge freizugeben. Diejenigen seien zu kritisieren, die sich einerseits immer für Elektromobilität aussprächen, konkrete Maßnahmen dann aber stets kritisierten.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, das Gesetz sei ein guter und richtiger Schritt. Auch die Anhörung habe bestätigt, dass mit dem Gesetzentwurf der richtige Weg beschritten werde. Wichtig sei, dass das Gesetz klar definiere, um welche Fahrzeuge es gehe. Zu begrüßen sei auch, dass die Kommunen selbst über die Anwendung der in dem Gesetz vorgesehenen Maßnahmen entscheiden könnten. Durch den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen würden weitere elektrisch betriebene Gütertransport-Fahrzeuge einbezogen, Gerade bei Lieferungen in Städten sei es wichtig, dass diese aus Umweltgründen verstärkt mit Elektrofahrzeugen erfolgten. Fördermaßnahmen seien ein Schritt, der später folgen solle. Sie sprach sich auch für eine stärkere Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich Elektromobilität aus.

Die **Fraktion DIE LINKE**. kritisierte, dass man sich mit dem Gesetzentwurf lediglich der Elektromobilität im Straßenverkehr widme. Dann müsse man sich aber zumindest mit der Frage auseinandersetzen, aus welchen Quellen der Strom dafür kommen solle. Sie stellte fest, die Sachverständigen hätten das Gesetz bei der Anhörung mehrheitlich kritisch beurteilt und es sei zu erwarten, dass die Kommunen von darin vorgesehenen Möglichkeiten keinen Gebrauch machen würden. Unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung sei fragwürdig, dass gleichermaßen umweltfreundliche Fahrzeuge mit anderen Antriebsarten nicht privilegiert würden. Wenn man die Elektromobilität fördern wolle, müsse man vor allem die Entwicklung von Speichertechnologien fördern, denn wenn die Reichweite der Fahrzeuge nicht verbessert werde, nützten auch Kaufanreize nicht.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, sie sehe das vorgelegte Gesetz nicht als ein geeignetes Instrument an, Elektromobilität zu fördern. Die Freigabe von Busspuren für Elektrofahrzeuge stehe im Widerspruch zu dem eigentlichen Zweck der Busspuren. Daher gehe sie davon aus, dass die Kommunen von dieser Möglichkeit ohnehin keinen Gebrauch machen würden. Kritisiert wurde von ihr, dass mit dem Änderungsantrag nun eine Nachbesserung von Regelungen erfolge, die bei einer sorgfältigen Erarbeitung des Gesetzes auch bereits in dem Gesetzentwurf hätten enthalten sein können. Sie sprach sich für einen Verzicht auf den vorgelegten Gesetzentwurf aus und plädierte stattdessen für die Schaffung von Kaufanreizen.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)182 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei

Stimmhaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** die Annahme des Gesetzentwurfs auf **Drucksache 18/3418** in der durch den Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 18(15)182 geänderten Fassung.

B. Besonderer Teil

Zu Nummer 1 (Änderung § 1 EmoG)

Die Förderung durch die Einräumung von Bevorrechtigungen wurde durch das Gesetz zunächst auf Fahrzeuge der Klassen M1, N1 und L3, L4, L5 und L7 nach europäischem Recht beschränkt.

Darüber hinaus sollen nun aber auch Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N2 in den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen, deren zulässige Gesamtmasse nicht mehr als 4,250 kg beträgt und die im Inland mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden dürfen.

In der Praxis kommt es bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen immer häufiger zu der Konstellation, dass Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Fahrzeugkonstruktion eigentlich der Klasse N1 zuzuordnen sind, aufgrund des im Vergleich zu herkömmlichen Antrieben höheren Gewichtes des Elektroantriebs (inkl. der Batterie) die Gewichtsgrenze von 3,5 t überschreiten und somit der Klasse N2 zuzuordnen sind.

Mit dem Förderziel der Bundesregierung wäre es nicht vereinbar, wenn das Umstellen auf elektrisch betriebene Gütertransport-Fahrzeuge einen Wettbewerbsnachteil nur deshalb darstellen würde, weil sie aufgrund ihrer schwereren Batterien ein höheres Gewicht aufweisen, damit in die nächst „höhere“ Fahrzeugklasse und mithin nicht in den Anwendungsbereich des EmoG fallen würden.

Im Fahrerlaubnisrecht wurde diesem Sachverhalt mit der Vierten Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung Rechnung getragen, indem eine Ausnahme für diese Gruppe geschaffen wurde: Elektrisch betriebene Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht maximal 4,25 t beträgt, dürfen danach auch mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden.

Diese elektrisch betriebenen leichten Nutzfahrzeuge, die mit einem Führerschein der Klasse B geführt werden dürfen, sollen auch im Straßenverkehr nicht benachteiligt werden. Deshalb ist diese Änderung des Gesetzentwurfes notwendig, damit auch diese Fahrzeuge von den Privilegien des Elektromobilitätsgesetzes profitieren. Zudem gewährleistet die Änderung auch die Einheitlichkeit der Rechtsordnung.

Zu Nummer 2 (Änderung § 3 Absatz 3 EmoG)

Bei Nutzfahrzeugen der Fahrzeugklasse N2 ist gemäß der europäischen Rahmenrichtlinie 2007/46/EG zur Typgenehmigung der Fahrzeugklassen M, N, O in der Übereinstimmungserklärung (CoC) zu den Umwelteigenschaften (Ifd. Nr. 46 bis 48 im CoC-Dokument) kein Eintrag wie CO₂-Ausstoß oder elektrische Reichweite enthalten. Insofern ist die Änderung des § 3 Absatz 3 notwendig, um klarzustellen, dass auch diese Fahrzeuge, die zwar über eine Übereinstimmungsbescheinigung verfügen, aus dieser jedoch die Einhaltung der Kriterien des § 3 Absatz 2 nicht hervorgeht, gefördert werden, wenn hierfür ein anderer geeigneter Nachweis erbracht wird. In der Gesetzesbegründung wird ausgeführt, dass hier z. B. eine entsprechende Herstellerbescheinigung in Frage kommt.

Zu Nummer 3 (Änderung § 7 EmoG)

Eine Evaluierung wurde in dem Entwurf lediglich in der Begründung erwähnt. Um eine solche aber verbindlich zu machen, muss sie in den Gesetzestext aufgenommen werden. Eine Erhöhung der Umweltkriterien als Voraussetzung für die Bevorrechtigungen erfolgt bei einer Erstzulassung ab dem 1. Januar 2018. Daher sollte bis Mitte 2018 ein Monitoringbericht vorgelegt werden, um so gegebenenfalls eine Überarbeitung des Gesetzes zur Verschärfung der Umweltkriterien entsprechend den technologischen Entwicklungen sowie Anpassung der Bevorrechtigungen vornehmen zu können. Wegen der zu erwartenden technologischen Entwicklung im Bereich der Elektromobilität und durch die zu erwartende signifikante Zunahme der zugelassenen Elektrofahrzeuge ist eine regelmäßige Evaluierung sinnvoll.

Zu Nummer 4 (§ 8 (neu) Absatz 2)

Das Gesetz soll nur bis 2026 befristet werden. Eine Befristung bis 2030 ist zu lang, da sich bis dahin die verkehrspolitischen und technologischen Voraussetzungen stark verändert haben können. Die durchschnittliche Lebensdauer eines Fahrzeugs beträgt 10 Jahre, so dass die jetzt angeschafften Fahrzeuge jedenfalls in diese Geltungsdauer fallen.

Berlin, den 2. März 2015

Dr. Valerie Wilms
Berichterstatlerin