



**Pet 1-19-12-9210-022777**

25492 Heist

Zulassung zum Straßenverkehr

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 20.05.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,  
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

### **Begründung**

Mit der Petition wird eine Änderung des Elektromobilitätsgesetzes dahingehend gefordert, dass das E-Kennzeichen für Plug-In Hybrid-Elektrofahrzeuge nicht verwendet wird.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 74 Mitzeichnungen und zehn Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass es nicht angehen könne, das E-Kennzeichen an Plug-In Hybrid-Fahrzeuge auszugeben. Der Antrieb der sich im Handel befindlichen Fahrzeuge sei mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Otto-Motor, dessen elektrische Antriebskomponente lediglich der Unterstützung bzw. der Schleichfahrt diene. Ein emissionsfreier Antrieb während der gesamten Antriebszeit sei weder gegeben noch garantiert und verdiene daher keine mit einem E-Kennzeichen einhergehende Behandlung.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.



Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt zunächst fest, dass die Bundesregierung seit Jahren die Elektromobilität mit umfangreichen Förderaktivitäten unterstützt. Ein Bestandteil dieses Maßnahmenbündels ist das im Juni 2015 in Kraft getretene Elektromobilitätsgesetz (EmoG) und das in diesem Rahmen eingeführte E-Kennzeichen.

Paragraph 2 EmoG definiert, welche Fahrzeuge als Elektrofahrzeuge im Sinne des Gesetzes zu verstehen sind.

Dies umfasst auch Plug-In Hybrid-Elektrofahrzeuge (PHEV). Diese sind 2015 bewusst in den Anwendungsbereich des EmoG mit aufgenommen worden. Denn PHEV werden von der Bundesregierung, insbesondere aufgrund der noch anhaltenden begrenzten Reichweite von Batterie-Elektrofahrzeugen im Vergleich zu konventionellen Verbrennungsfahrzeugen, als wichtige Übergangstechnologie bei der Marktentwicklung der Elektromobilität angesehen. Dadurch haben sie eine wichtige Funktion auf dem Weg zu einer vollständigen Elektrifizierung der Antriebe.

Ebenso bewusst sind in das EmoG in § 3 Abs. 2 sogenannte Umweltkriterien für von außen aufladbare Hybridfahrzeuge definiert worden. Der Ausstoß von Kohlendioxidemissionen darf bei diesen Fahrzeugen bei höchstens 50 Gramm/Kilometer (g/km) liegen oder die rein elektrische Reichweite muss mindestens 40 km betragen.

Im Gegensatz zu konventionellen Hybridfahrzeugen, bei denen die elektrischen Antriebskomponenten tatsächlich nur zur Erhöhung der Effizienz des Verbrennungsmotors dienen, können von außen aufladbare Hybridfahrzeuge, sogenannte Plug-In Hybrid-Elektrofahrzeuge, größere Strecken rein elektrisch und emissionsfrei zurücklegen. So verfügt z. B. die Plug-In Hybridversion des VW Golf über eine Batteriekapazität von 13 kWh und eine elektrische Reichweite von ungefähr



60 km. Falls ein solches Fahrzeug regelmäßig geladen wird, kann der überwiegende Anteil der elektrischen Fahrten elektrisch zurückgelegt werden.

Das EmoG wird alle drei Jahre durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) evaluiert (vgl. § 7 EmoG). Im Rahmen dieser Berichterstattung werden die Marktentwicklung und der technische Status Quo im Bereich der Elektromobilität analysiert und explizit auch die Umweltkriterien nach § 3 Abs. 2 Nr. 2 überprüft.

Die 2018 vorgelegte EmoG-Berichterstattung sieht die Bevorrechtigung von Plug-In Hybrid-Elektrofahrzeugen (PHEV) im EmoG – bei Erfüllung bestimmter Umweltkriterien – als weiterhin geboten an. Argumentiert wird von den externen Gutachtern ebenfalls, dass PHEV als Übergangstechnologie den Markthochlauf der Elektromobilität unterstützen. Vor dem Hintergrund der fortschreitenden technischen Entwicklung, u. a. bei den Batterien und um die reale Umweltwirkung von Plug-In Hybrid-Elektrofahrzeugen zu verstärken, schlagen die Gutachter aber auch vor, die elektrische Mindestreichweite für von außen aufladbare Hybridfahrzeuge im EmoG sukzessive auf 60 km zu erhöhen. Diese Anregung ist u. a. im letzten Jahr bei der Gestaltung der privilegierten Dienstwagenbesteuerung von E-Fahrzeugen in Bezug auf die elektrische Mindestreichweite von PHEV schon berücksichtigt worden.

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass die Bundesregierung Plug-In Hybrid-Elektrofahrzeuge, die einen Großteil der alltäglichen Strecken elektrisch und emissionsfrei zurücklegen können, als wichtige Brückentechnologie für den Markthochlauf der Elektromobilität sieht. Das EmoG ist zudem bewusst so angelegt, dass PHEV bestimmte Umweltkriterien (u. a. elektrische Mindestreichweite) erfüllen müssen, um Bevorrechtigungen wie das E-Kennzeichen zu erhalten.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.