



Aktenzeichen: Pet 1-19-09-77-046817

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 12.05.2022 abschließend beraten und beschlossen:

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

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, dass sich die Kaufprämie für Elektro-Autos nach der tatsächlichen Kilometerleistung richtet.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass derzeit jedes Elektro-Auto eine Prämie erhalte; unterschieden werde lediglich nach dem Kaufpreis und Komplett-Elektro oder Hybrid. Die tatsächliche Kilometerleistung spiele dagegen keine Rolle, obwohl gerade die Kilometerleistung für die CO₂- bzw. für die gesamte Umweltbelastung, z. B. Feinstaub durch Reifenabrieb, entscheidend sei. Daher sei es sinnvoll, die Umweltprämie für Elektro-Autos zwingend an die tatsächliche Kilometerleistung zu koppeln. Die Umsetzung, d. h. die Erfassung der Kilometerleistung, könnte bei einer TÜV-Prüfung erfolgen. Ein weiterer Vorteil sei, dass der Fahrer individuell durch sein persönliches Verhalten zum Umweltschutz bzw. zum Erhalt seiner Umweltprämie beitragen könne. Theoretisch ließe sich die Prämie auch staffeln, sowohl nach der Kilometerleistung als auch nach verschiedenen Zeiträumen.

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

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen 22 Mitzeichnungen und 20 Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

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 begrüßt zunächst das mit der Petition zum Ausdruck gebrachte Engagement im Hinblick auf den Umweltschutz, das auch für ihn ein sehr wichtiges Anliegen darstellt.

Ferner weist der Ausschuss darauf hin, dass die Gewährung der Kaufprämie für den Erwerb elektrisch betriebener Fahrzeuge (Umweltbonus) wegen der vielfältigen Fördervoraussetzungen bereits ein sehr komplexer Prozess ist, der zahlreiche Prüfschritte seitens des administrierenden Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) auslöst.

Eine wie mit der Petition vorgeschlagene Gewährung auf der Basis einer tatsächlich gefahrenen Kilometerleistung würde voraussetzen, dass während der Zeit lediglich Strom aus erneuerbaren Energien getankt wurde, nicht jedoch Strom aus fossilen Energiequellen. Dies wäre jedoch nicht nachprüfbar. Selbst wenn man hilfsweise annimmt, die Prämie würde entsprechend der elektrischen Fahrweise gewährt und diese würde im Rahmen der TÜV-Prüfung ausgelesen, stünden nicht gelöste Datenschutzerfordernisse einer Weitergabe an das BAFA entgegen. Dann müsste das BAFA einen Rückforderungsanspruch ausrechnen und dem Fahrzeughalter zustellen. Aus diesen Gründen ist der Vorschlag des Petenten nach Auffassung des Ausschusses nicht ausgewogen.

Weiterhin stellt der Ausschuss fest, dass höhere elektrische Fahranteile klima- sowie industrie- und arbeitsmarktpolitisch wichtig sind, um Emissionen zu senken und die breite Akzeptanz der Plug-in-Hybrid-Technologie sicherzustellen. Die aktuelle Fassung der Förderrichtlinie Umweltbonus enthält daher Vorgaben für elektrische Mindestreichweiten.

Der Ausschuss macht jedoch darauf aufmerksam, dass zukünftig belastbare empirische Daten über das tatsächliche Fahrverhalten von Plug-in-Hybridfahrzeugen in Deutschland stärker als Fördergrundlage herangezogen werden sollen. Da solche Daten bislang nicht hinreichend verfügbar sind, hat die „PHEV-Taskforce“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) empfohlen, ein Monitoring durchzuführen, das eine umfassende Erfassung und Bewertung dieser Nutzungsdaten umfasst. Das Bundesministerium für



Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat einen solchen Monitoringprozess durch die Beauftragung des wissenschaftlichen Begleitkonsortiums der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie initiiert. Die Auswertung wird entsprechend den Empfehlungen der NPM die Jahre 2021 und 2022 sowie einen Zwischenbericht für das Jahr 2021 umfassen. Sobald erste Ergebnisse aus dem Monitoring-Prozess Anfang 2022 vorliegen, soll im Rahmen einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe auf Fachebene zügig ein Maßnahmenbündel zur praxistauglichen und administrierbaren Anpassung der PHEV-Förderung erarbeitet werden.

Die Ergebnisse des Monitorings bleiben somit zunächst abzuwarten.

Vor diesem Hintergrund sieht der Petitionsausschuss derzeit keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen derzeit nicht entsprochen werden konnte.