

Gesetzentwurf **der Bundesregierung**

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

A. Problem

Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (EmoG) verfolgt die Bundesregierung das Ziel, elektrisch betriebene Fahrzeuge zu fördern. Bisher gibt es im deutschen Recht keine Ermächtigungsgrundlagen, die u. a. eine Parkbevorrechtigung und Parkgebührenbefreiung für elektrisch betriebene Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum sowie die dafür erforderliche Kennzeichnung der Fahrzeuge zur Förderung der Elektromobilität ermöglichen. Die Erfahrungen, die die Bundesregierung durch die Modellregionen, Demonstrationsprojekte und die Schaufenster Elektromobilität gesammelt hat, zeigen, dass gerade die Länder und Kommunen großes Interesse an der Einräumung solcher Privilegien aus nichtordnungsrechtlichen Gründen haben.

Auf Grundlage dieses Gesetzes soll eine Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften erlassen werden, die zum einen eine Regelung zur Kennzeichnung privilegierter elektrisch betriebener Fahrzeuge als formale Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Bevorrechtigungen schafft, zum anderen den zuständigen Behörden der Länder die Möglichkeit eröffnet, Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung einzuführen.

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.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Gebühreneinnahmen der Zulassungsbehörden steigen aufgrund der Wechsel der Kennzeichenart sowie der Vergabe von Plaketten an ausländische Fahrzeughalter voraussichtlich um insgesamt etwa 625 000 Euro einmalig bzw. ca. 18 000 Euro jährlich.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Insgesamt ergibt sich aus dem Wechsel der Kennzeichenart des derzeitigen Bestandes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen privater Halter (insg. 7 497) zum E-Kennzeichen ein einmaliger Zeitaufwand für Bürgerinnen und Bürger i. H. v. ca. 9 000 Stunden und einmalige Sachkosten von ca. 153 000 Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger beläuft sich durch die längere Bearbeitungszeit für die Neuzulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in der Zulassungsbehörde auf ca. 2 000 Stunden. Für die Halter von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen ohne EG-Typgenehmigung bzw. mit Einzelgenehmigung (ungetypte Fahrzeuge) erhöht sich der jährliche Sachaufwand um ca. 17 000 Euro.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Insgesamt ergibt sich aus dem Wechsel des derzeitigen Elektrofahrzeugbestandes gewerblicher Halter (insg. 15 882) zum E-Kennzeichen und dem Anpassungsaufwand der Versicherer ein einmaliger Personalaufwand für die Wirtschaft i. H. v. ca. 3,14 Mio. Euro und einmalige Sachkosten von ca. 380 000 Euro.

Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beläuft sich durch die längere Bearbeitungszeit für die Neuzulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in der Zulassungsbehörde auf ca. 129 000 Euro. Für die gewerblichen Halter von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen ohne EG-Typgenehmigung bzw. mit Einzelgenehmigung erhöht sich der jährliche Sachaufwand um ca. 383 000 Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand für Änderungen und Anpassungen der Verfahren und der Software aufgrund der Einführung der E-Kennzeichen. Darüber hinaus sind auf Seiten der Zollverwaltung durch die Einführung des E-Kennzeichens Anpassungen der Schnittstelle zum KBA zu ändern und das IT-Verfahren zur Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer anzupassen. Für die erforderlichen Anpassungen in den Behörden des Bundes fällt ein einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt ca. 117 000 Euro an. Jährlicher Erfüllungsaufwand wird durch die Änderungen nicht generiert. Der Mehrbedarf wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Bei den Zulassungsbehörden wird einmaliger Personalaufwand i. H. v. etwa 1,7 Mio. Euro sowie Sachaufwand von ca. 846 000 Euro für die Bearbeitung einmaliger Anträge von Wechseln der Kennzeichenart bereits berechtigter elektrisch betriebener Fahrzeuge und die Vergabe an Plaketten an ausländische Fahrzeughalter sowie für Verfahrensanpassungen und Schulungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern generiert.

Aufgrund zusätzlicher Prüf- und Eingabeschritte bei der Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und durch die neu hinzukommende Vergabemöglichkeit von Plaketten an ausländische Fahrzeughalter erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand in den Zulassungsbehörden. Dadurch steigt der Personalaufwand der Kommunen voraussichtlich um ca. 157 000 Euro pro Jahr.

F. Weitere Kosten

Die Gebührenzahlungen der Bürgerinnen und Bürger steigen einmalig aufgrund der Wechsel der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen um insgesamt etwa 201 000 Euro an. Die Wirtschaft hat ebenfalls aufgrund der Wechsel der Kennzeichenart einmalig höhere Gebührenzahlungen um ca. 424 000 Euro. Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 3. Dezember 2014

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend sind das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 927. Sitzung am 7. November 2014 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

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

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Anwendungsbereich

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Teilnahme elektrisch betriebener Fahrzeuge

1. der Klassen M1 und N1 im Sinne des Anhangs II Teil A der Richtlinie 2007/46/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/15/EU vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 172) geändert worden ist, und
2. der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e im Sinne des Anhangs I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 53)

am Straßenverkehr ermöglicht, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes sind

1. ein elektrisch betriebenes Fahrzeug: ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares Hybrid-elektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug,
2. ein reines Batterieelektrofahrzeug: ein Kraftfahrzeug, mit einem Antrieb
 - a) dessen Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und
 - b) dessen Energiespeicher zumindest von außerhalb des Fahrzeuges wieder aufladbar sind,
3. ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, der über mindestens zwei verschiedene Arten von
 - a) Energiewandlern, davon mindestens ein Energiewandler als elektrische Antriebsmaschine, und
 - b) Energiespeichern, davon mindestens einer von einer außerhalb des Fahrzeuges befindlichen Energiequelle elektrisch wieder aufladbar,verfügt,
4. ein Brennstoffzellenfahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, dessen Energiewandler ausschließlich aus den Brennstoffzellen und mindestens einer elektrischen Antriebsmaschine bestehen,
5. Energiewandler: die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die dauerhaft oder zeitweise Energie von einer Form in eine andere umwandeln, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden,
6. Energiespeicher: die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die die jeweiligen Formen von Energie speichern, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden.

§ 3

Bevorrechtigungen

(1) Wer ein Fahrzeug im Sinne des § 2 führt, kann nach Maßgabe der folgenden Vorschriften Bevorrechtigungen bei der Teilnahme am Straßenverkehr erhalten, soweit dadurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden.

(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 Antriebsmaschine mindestens 40 Kilometer beträgt.

(3) Im Falle von Fahrzeugen, die über keine Übereinstimmungsbescheinigung verfügen, kann der Nachweis des Vorliegens der Anforderungen des Absatzes 2 auch in anderer geeigneter Weise erfolgen.

(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.

(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.

Rechtsverordnungen mit Regelungen nach Satz 1 erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf eine Rechtsverordnung mit Regelungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

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

§ 4

Kennzeichnung

(1) Bevorrechtigungen nach § 3 dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind.

(2) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes können die Art und Weise der Kennzeichnung im Sinne des Absatzes 1 näher bestimmt werden, insbesondere können

1. die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben,
2. die Art und Weise der Anbringung der Kennzeichnung und
3. das Verfahren für das Erteilen der Kennzeichnung

geregelt werden. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 kann die Kennzeichnung im Inland gehaltener Fahrzeuge durch das Zuteilen eines für den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen erforderlichen Kennzeichens geregelt werden. Rechtsverordnungen mit Regelungen nach Satz 1 erlässt das Bundesministerium für Verkehr

und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf Rechtsverordnungen mit Regelungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

(3) Für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen nach Absatz 1 in Verbindung mit Rechtsverordnungen nach Absatz 2 werden Gebühren und Auslagen erhoben. § 6a Absatz 2 bis 5 und 8 des Straßenverkehrsgesetzes gilt entsprechend.

§ 5

Übergangsregelung

(1) Bis zum 1. Januar 2016 tritt an die Stelle des Artikels 38 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 der Artikel 7 der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates (ABl. L 124 vom 9.5.2002, S.1), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/60/EU vom 27. November 2013 (ABl. L 329 vom 10.12.2013, S. 15) geändert worden ist.

(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.

§ 6

Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen auf Grund dieses Gesetzes können abweichend von § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes im Bundesanzeiger verkündet werden.

§ 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Dieses Gesetz tritt am 30. Juni 2030 außer Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität, die Wahrung des wirtschaftlichen Wachstums und der Erhalt des Innovationsstandorts Deutschland stellen wesentliche Ziele der Bundesregierung dar. 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.

Auch die EU setzt in ihrem Weißbuch Verkehr 2011 einen Schwerpunkt auf die Sicherung einer nachhaltigen und effizienten Mobilität. So sollen die notwendige Begrenzung der Treibhausgasemissionen mit den gesellschaftlichen Anforderungen an eine hohe Lebensqualität durch Mobilität sowie mit den wirtschaftlichen Wachstums- und Entwicklungszielen in Europa sinnvoll und nachhaltig miteinander verknüpft und aufeinander abgestimmt werden.

Als eine der Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz im Verkehrsbereich hat deshalb die Bundesregierung 2009 in ihrem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität ambitionierte Ziele für die Entwicklung der Elektromobilität vorgelegt. Diese Ziele und Maßnahmen wurden mit dem Regierungsprogramm Elektromobilität im Jahr 2011 konkretisiert und fortgeschrieben, denn elektrisch betriebene Fahrzeuge haben gegenüber Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb viele Vorteile. So sind sie gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wesentlich effizienter. Sie stoßen lokal keine Emissionen in Form von Treibhausgasen oder Luftschadstoffen aus und verursachen bei geringen Geschwindigkeiten auch weniger Lärmemissionen.

Zudem sind elektrisch betriebene Fahrzeuge nicht von fossilen Energieträgern abhängig. Auch der Verkehrssektor muss sich den Herausforderungen einer zunehmenden Ressourcenknappheit und dadurch entstehender höherer Kosten für die Mobilität insgesamt stellen. Die Gewährleistung von Mobilität ist für den Wirtschaftsstandort Deutschland von besonderer Bedeutung. In Anbetracht der weltweit zunehmenden Verknappung fossiler Energieträger, kontinuierlich steigender Kraftstoffpreise sowie weiterhin wachsender Nachfrage nach Mobilität ist es auch Aufgabe des Staates, der Nutzung anderer, nicht erdölabhängiger, Verkehrsmittel den Weg zu bereiten. Insofern kann Elektromobilität dazu beitragen, auch zukünftig die Mobilität und damit soziale Teilhabe aller Bevölkerungsschichten zu gewährleisten. Über die Nutzung von in Deutschland hergestelltem Strom aus erneuerbaren Energien kann Elektromobilität zudem dazu beitragen, die Wertschöpfung in Deutschland zu erhöhen.

Elektromobilität ermöglicht neuartige Formen von Fortbewegungsmitteln. Damit kann sie zur Vielfalt auf den Straßen beitragen, die im Sinne anlassbezogener Verkehrsmittelnutzung und multimodaler Fortbewegung erwünscht ist. Damit hat Elektromobilität auch Verkehrsvermeidungspotenzial: Der verstärkte Einsatz von Pedelecs und E-Bikes kann eine Verringerung des PKW-Verkehrsaufkommens bewirken, wenn er nicht nur als Ersatz für konventionelle Zweiräder herangezogen wird. Durch die zahlreichen Forschungsprojekte im Bereich der Alltagsanwendung von Elektromobilität werden auch verstärkt Kombinationen von Individualverkehr mit dem öffentlichen Personennahverkehr demonstriert, wie zum Beispiel die Möglichkeit, an Bahnhöfen Pedelecs oder elektrisch betriebene Fahrzeuge für „den letzten Kilometer“ zu mieten. Hier werden die Kommunen gefordert sein, bei der Gewährung von Privilegien im Straßenverkehr auch Multimodalität zu fördern.

Da es sich hierbei um eine neue Technologie handelt, sind elektrisch betriebene Fahrzeuge insbesondere wegen den noch hohen Herstellungskosten für Batterien heute noch deutlich teurer als herkömmliche PKW. Um die Attraktivität der Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen zu steigern, hat sich die Bundesregierung dafür entschieden, die Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch mögliche Privilegierungen im Straßenverkehr interessanter zu gestalten. Hierbei handelt es sich einerseits um nichtmonetäre Anreize wie die Möglichkeit

der Reservierung von Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder der Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf Busspuren, andererseits aber auch um monetäre Anreize wie die Befreiung oder Ermäßigung von Parkgebühren.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

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

Die Erfahrungen, die die Bundesregierung durch die Modellregionen, Demonstrationsprojekte und die Schaufenster Elektromobilität gesammelt hat, zeigen, dass gerade die Länder und Kommunen großes Interesse an der Einräumung solcher Privilegien aus nichtordnungsrechtlichen Gründen haben.

Auch der Bundesrat hat im November 2013 die Kennzeichnung und Privilegierung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Straßenverkehr zu diesem Zweck gefordert. Dies wird von vielen Städten und Gemeinden geteilt.

Die in dem Gesetzesvorhaben enthaltenen Regelungen setzen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität:

Sie ermöglichen auf der Grundlage einer unselbständigen Verordnungsermächtigung die Einführung der Befugnis der zuständigen Behörden der Länder, Bevorrechtigungen in die Straßenverkehrs-Ordnung einzuführen.

Gleichzeitig werden Bevorrechtigungen für solche elektrisch betriebenen Fahrzeuge, die über einen zusätzlichen Verbrennungsmotor verfügen, an klare Umweltaanforderungen in Form von Kohlendioxidgrenzwerten und elektrischen Mindestreichweiten geknüpft.

Eine Eingliederung in das Straßenverkehrsgesetz (StVG) ist wegen der verkehrsordnungsrechtlichen Grundausrichtung des StVG nicht möglich. Die Privilegierung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen dient dem Klimaschutz, der Luftreinhaltung und der Minderung der Lärmemissionen sowie der Verminderung der Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen. Um eine Förderung der Elektromobilität durch eine Bevorrechtigung beim Halten und Parken für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu erreichen, sind daher außerhalb des StVG Regelungen zu schaffen, die es erlauben, Sonderparkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge außerhalb des Ordnungsrechts auszuweisen und den Gemeinden in diesem Zusammenhang die Möglichkeit zu geben, elektrisch betriebene Fahrzeuge von Parkgebühren befreien zu können. Der Gesetzesentwurf enthält Definitionen der nach Ansicht der Bundesregierung förderwürdigen Fahrzeuge. Hierzu zählen reine Batterieelektrofahrzeuge (BEV), von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (PHEV) sowie Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV). Die Definitionen dieser Fahrzeuge orientieren sich an den derzeit in der Arbeitsgruppe WP. 29 der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) diskutierten Definitionen. Außerdem wird näher bestimmt, für welche Bevorrechtigungen zugunsten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen entsprechende Verordnungsermächtigungen geschaffen werden und welcher Ordnungsgeber hierzu ermächtigt wird. Umfasst sind insbesondere das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen, die Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen, das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten sowie die Freistellung von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen.

Die nähere Bestimmung der Bevorrechtigungen, die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme sowie die erforderlichen Änderungen in den Verordnungen können nur im Rahmen einer Änderungsverordnung nach § 6 Absatz 1 des StVG auf Grund dieser neuen Ermächtigungsgrundlage durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit festgelegt werden. Auf diese Weise wird garantiert, dass der Ordnungsgeber, der normalerweise für das Straßenverkehrsrecht zuständig ist, jegliche Neuregelung zur Förderung der Elektromobilität mit Blick auf deren Vereinbarkeit mit der Verkehrssicherheit und dem Verkehrsfluss schafft. Durch eine zusätzliche Aussage zur notwendigen Vereinbarkeit der Privilegierung mit Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss und deren Vorrang wird diese Verbindung noch unterstrichen. Gleichzeitig wird durch die Beteiligung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit sichergestellt, dass auch bei der Schaffung von Privilegien von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Straßenverkehr Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes ausreichend berücksichtigt werden. Die Förderung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen soll mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts unter Ausnutzung dortiger Verwaltungsverfahren, Behördenstrukturen und Überwachungs- und Ahndungsmöglichkeiten erfolgen. Um eine klare Zuordnung der einzelnen Rechtsbereiche zu gewährleisten, bedient sich der Gesetzgeber des Mittels der unselbständigen Verordnungsermächtigung, die

den Anwendungsbereich der straßenverkehrsrechtlichen Ermächtigungen ergänzt für den Bereich der Förderung der Elektromobilität. Dadurch ist sichergestellt, dass Regelungen zur Förderung der Elektromobilität sich stets in das verkehrsordnungsrechtliche System einfügen müssen. Dabei gehen die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zwingend vor.

III. Alternativen

Die in dem Gesetzesvorhaben enthaltenen Regelungen zur Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Straßenverkehr setzen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität. Sie ermöglichen die Einführung von Privilegien zur Förderung der Elektromobilität im Rahmen von Änderungsverordnungen u. a. zur Straßenverkehrs-Ordnung. Bevorrechtigungen für solche elektrisch betriebenen Fahrzeuge, die über einen zusätzlichen Verbrennungsmotor verfügen, werden an klare Umweltaforderungen in Form von Kohlendioxidgrenzwerten und elektrischen Mindestreichweiten geknüpft.

Die Privilegierung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen dient dem Klimaschutz, der Luftreinhaltung und der Minderung der Lärmemissionen sowie der Verminderung der Abhängigkeit des Verkehrssektors von fossilen Treibstoffen.

Um die Förderung der Elektromobilität u. a. durch eine Bevorrechtigung beim Halten und Parken für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu erreichen, sind entsprechende Regelungen außerhalb des Ordnungsrechts erforderlich, die es erlauben, Sonderparkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu schaffen und den Gemeinden die Möglichkeit zu geben, elektrisch betriebene Fahrzeuge von Parkgebühren befreien zu können. Eine Eingliederung in das Straßenverkehrsgesetz ist wegen der verkehrsordnungsrechtlichen Grundausrichtung des StVG nicht möglich. Ebenso scheidet eine Regelung im Bundes-Immissionsschutzgesetz aus.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Regelungen des Gesetzentwurfs betreffen die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes gemäß Artikel 74 Absatz 1 GG. Betroffen ist das Recht der Wirtschaft gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG. Mögliche Bevorrechtigungen elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr schaffen Nutzeranreize und sollen so zu einer verstärkten Nachfrage nach solchen Fahrzeugen führen. Bezweckt sind damit eine Steuerung der Nachfrage nach Wirtschaftsgütern und eine wirtschaftliche Lenkungswirkung. Betroffen ist zudem die Luftreinhaltung und die Lärmbekämpfung gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 GG. Elektrisch betriebene Fahrzeuge stoßen lokal keine Emissionen in Form von Luftschadstoffen aus und verursachen bei geringen Geschwindigkeiten auch weniger Lärmemissionen. Eine verstärkte Marktdurchdringung solcher Fahrzeuge kann demnach zur Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung beitragen.

Der Bund macht hier von seiner Gesetzgebungszuständigkeit Gebrauch. Eine bundeseinheitliche Regelung ist auch erforderlich, da uneinheitliche oder fehlende landesrechtliche Regelungen und damit eine Rechtszersplitterung im Hinblick auf den angestrebten Zweck umfangreiche Nachteile mit sich brächten. Die Schaffung von Nutzeranreizen in Form von Bevorrechtigungen im Straßenverkehr ist dann nicht möglich, wenn Nutzer in jedem Bundesland neu überprüfen müssten, ob mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen bestimmte Privilegien in Anspruch genommen werden dürfen. Die angestrebte Marktentwicklung und zunehmende Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist nur durch eine übergeordnete Regelung zu erreichen. Die bundeseinheitliche Regelung ist damit zur Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit den Vorgaben des Unionsrechts. Im Ausland zugelassene elektrisch betriebene Fahrzeuge aus EU- und Drittstaaten können die in Deutschland gewährten Bevorrechtigungen genauso wie in Deutschland zugelassene elektrisch betriebene Fahrzeuge in Anspruch nehmen, wenn sie entsprechend gekennzeichnet sind. Es soll in einer auf der Grundlage des § 4 Absatz 2 zu erlassenden Verordnung vorgesehen werden, dass im Ausland zugelassene Fahrzeuge mit einer Plakette zu kennzeichnen sind. Es wird eine ausreichende und wirksame Information im Ausland über die Möglichkeiten des Erwerbs einer entsprechenden Kennzeichnung (Plakette) erfolgen. Hierbei werden solche Informationskanäle genutzt, die einem möglichst breiten Kreis zugänglich sind, wie z. B. die Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland im Ausland, die Deutsche Zentrale für Tourismus, die Internetseite des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie in-

und ausländische Automobilclubs. Die Vergabe der Kennzeichnung wird für im In- und Ausland zugelassene Fahrzeuge von einheitlichen Kriterien abhängig gemacht. Für die Kennzeichnung eines im Ausland zugelassenen Fahrzeugs werden keine zusätzlichen Anforderungen gegenüber einer Kennzeichnung von im Inland zugelassenen Fahrzeugen gestellt

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Es handelt sich um eine Neuregelung. Es ist nicht vorgesehen, bestehende Regelungen zu vereinfachen bzw. aufzuheben.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetzgebungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Die Möglichkeit zur Bevorrechtigung 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.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Regelungen haben keine finanziellen Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Die Regelungen können unter Umständen Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen haben, sofern sich diese entschließen, im Rahmen der Parkraumbewirtschaftungsregelungen Gebührenbefreiungen oder Ermäßigungen zugunsten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen vorzusehen. Die Länder und Kommunen werden jedoch nicht verpflichtet, diese Freistellung vorzusehen.

4. Erfüllungsaufwand

a) Für Bürgerinnen und Bürger

Darstellung der Fallzahlen

Adressaten der Nutzung von E-Kennzeichen sind alle Fahrzeughalter, die bereits über ein Kraftfahrzeug (Kfz) verfügen bzw. eines zukünftig zulassen werden, dass unter die Begriffsbestimmung des EmoG fällt (elektrisch betriebenes Fahrzeug). Unter elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Sinne des EmoG sind alle reinen Batterieelektrofahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge sowie von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge zu verstehen, die maximal 50 g/km CO₂ ausstoßen oder eine Mindestreichweite von 30 bzw. 40 km (ab 2018) bei Elektrobetrieb aufweisen.

Für die Schätzung der zugrundeliegende Fallzahl an Adressaten, die einen Wechsel ihrer Kennzeichenart zum E-Kennzeichen vollziehen können, wird auf die bislang beim KBA im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) hinterlegten Daten zum Kraftfahrzeugbestand mit amtlichen Kennzeichen (rd. 53 Mio. Kfz, Stand: 01.01.2014) zurückgegriffen. Neben der Antriebsart können die Kfz nach Haltertyp (privat/gewerblich), CO₂-Emissionen pro Kilometer und Fahrzeugklasse kategorisiert werden. Da Plug-In-Hybrid-Kfz erst für das Jahr 2013 gesondert ausgewiesen werden, erfolgte eine separate Analyse des Hybrid-Kfz-Bestandes auf Modellebene gemäß den Kriterien CO₂-Emissionen und elektrische Reichweite, um die Gesamtanzahl der berechtigten von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen zu bestimmen. Insgesamt wurden vom gesamten Kfz-Bestand mit amtlichen Kennzeichen

23 319 Kfz (5 610 Krafträder, 14 883 Pkw, 2 592 Lkw, 234 Zugmaschinen) identifiziert, die unter die Begriffsbestimmungen der §§ 1, 3 des EmoG fallen. Von den 23 319 Kfz haben 15 822 einen gewerblichen und 7 497 einen privaten Halter. Es wird davon ausgegangen, dass alle Fahrzeughalter aufgrund der Anreizwirkung der mit dem EmoG verbundenen künftigen Bevorrechtigungen von der Möglichkeit des Wechsels der Kennzeichenart Gebrauch machen werden.

Für die Bestimmung der zukünftigen Anzahl an Neuzulassungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird angenommen, dass das 1-Million-Ziel an elektrisch betriebenen Fahrzeugen der Bundesregierung in 2020 erreicht wird (siehe auch Markthochlaufszszenarien für elektrisch betriebene Fahrzeuge, Fraunhofer 2014). Da es sich bei dem Markt für elektrisch betriebene Fahrzeuge um einen sehr dynamischen Markt handelt, der sich noch in einer frühen Marktphase befindet, ist zu erwarten, dass die Anzahl an Neuzulassungen mit elektrischem Antrieb in den kommenden Jahren überproportional ansteigen wird. Es wird darüber hinaus angenommen, dass alle künftigen Plug-In-Hybrid-Modelle, die auf den Markt kommen, die Bestimmungskriterien des EmoG (CO₂-Emissionen oder elektrische Mindestreichweite) erfüllen. Um den jährlichen Erfüllungsaufwand bestimmen zu können, wird aus Vereinfachungsgründen die zusätzliche Anzahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen i. H. v. 976 681 $((1\,000\,000 - 23\,319) / 7 = 139\,526)$ linear auf die kommenden sieben Jahre verteilt. Dies bedeutet, dass für durchschnittlich rd. 140 000 elektrisch betriebene Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen pro Jahr E-Kennzeichen vergeben werden können. Die Aufteilung der rd. 140 000 elektrisch betriebenen Fahrzeuge auf gewerbliche und private Halter erfolgt analog zum derzeitigen Verhältnis $(15\,822 / 23\,319 = 0,68 \rightarrow 0,68 \times 140\,000 = 95\,200; 7\,497 / 23\,319 = 0,32 \rightarrow 0,32 \times 140\,000 = 44\,800)$.

Die Bestimmung der Anzahl an ausländischen Fahrzeughaltern, deren Kfz die Kriterien des EmoG erfüllen und die von der Möglichkeit einer Plakette für ihr Kfz Gebrauch machen, kann aufgrund der mangelnden statistischen Datenlage nur grob geschätzt werden. Da die Fahrleistung von ausländischen Pkw von ca. 11 Mrd. Fahrzeugkilometern zum größten Teil auf deutschen Autobahnen erbracht wird, ist dies kein geeigneter Indikator zur Bestimmung der Anzahl an Kfz, die in deutschen Städten die Bevorrechtigungen nutzen werden. Es wird daher auf die Abschätzung der Anzahl der betroffenen Fahrzeuge von Ratzenberger (Ratzenberger 2013) zur Abschätzung der Gebühreneinnahmen aus einer Autobahn-Vignette für Pkw zurückgegriffen. Basierend auf den Ausländerverkehrsrechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen und einer fahrtzweckspezifischen Analyse mit Hilfe einer Personenverkehrsmatrix von Intraplan ermittelte Ratzenberger die Anzahl an betroffenen ausländischen Pkw je nach Fahrtzweck im grenzüberschreitenden Verkehr pro Jahr (Beruf: 190 000, Ausbildung: 6 000, Einkauf: 73 000, Geschäft: 281 000, Urlaub: 4 996 000, Privat: 1 574 000). Aus Vereinfachungsgründen wird hier davon ausgegangen, dass nur ausländische Fahrzeughalter, deren Fahrtzweck Beruf, Ausbildung, Einkauf sowie Geschäft umfasst, potenziell einen Nutzen in dem Erwerb einer E-Plakette sehen, da die o. g. Fahrtzwecke regelmäßig durchgeführt werden und als Ziel eine Kommune haben, in der die Bevorrechtigungen genutzt werden können. Insgesamt ergeben sich daher pro Jahr rd. 550 000 ausländische Pkw im grenzüberschreitenden Verkehr. Da über andere Fahrzeugklassen im grenzüberschreitenden Verkehr keine Daten vorliegen, wird der Gesamtanteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit Hilfe eines Aufschlagfaktors gemäß des Anteils deutscher Pkw am Gesamtfahrzeugbestand der relevanten Klassen gem. § 1 des EmoG ermittelt $(50\,370\,318 / 43\,851\,236 = 1,15 \rightarrow 632\,500)$ elektrisch betriebene Fahrzeuge). Um den Anteil der elektrisch betriebenen Fahrzeuge abzuschätzen, wird vereinfachend der Anteil an BEV, FCEV und PHEV deutscher Kfz am Gesamtbestand an Kfz herangezogen (Der Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen kann je nach Anrainerstaat variieren, aus praktikablen Gründen wird der deutsche Anteil zugrunde gelegt). Derzeit beträgt der Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen gem. EmoG in Deutschland $(23\,319 / 50\,370\,318 = 0,05 \%)$. Übertragen auf die 633 000 ausländischen Kfz ergibt sich eine Gesamtzahl von 317 Kfz, für die derzeit eine E-Plakette beantragt werden kann. Wird der Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen am Gesamtbestand an Kfz der relevanten Klassen gem. § 1 EmoG für Deutschland in 2020 $(1\,000\,000 / 50\,370\,318 = 1,99 \%)$ zugrunde gelegt, kann in 2020 für 12 597 ausländische elektrisch betriebene Fahrzeuge $(633\,000 \times 0,0199 = 12\,597)$ eine Plakette beantragt werden (Annahme: konstante Anzahl an relevanten Pkw im grenzüberschreitenden Verkehr). Werden die hinzukommenden elektrisch betriebenen Fahrzeuge wieder linear über die Zeit bis 2020 verteilt, ergibt sich jährlich eine Zahl an berechtigten ausländischen Kfz von 1 754 $((12\,597 - 317) / 7 = 1\,754)$.

Ermittlung des Erfüllungsaufwands

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht zum einen einmaliger Erfüllungsaufwand für diejenigen Fahrzeughalter, die bereits über ein elektrisch betriebenes Fahrzeug gem. EmoG verfügen und ihre Kennzeichenart wechseln. Zum anderen erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand durch den steigenden Prüf- und Eingabeaufwand bei künftigen Neuzulassungen von berechtigten elektrisch betriebenen Fahrzeugen.

Für die Ermittlung des einmaligen Erfüllungsaufwands wird davon ausgegangen, dass die identifizierten 7 497 Kfz mit privatem Halter vollständig auf E-Kennzeichen umgerüstet werden. Da der Zeit- und Sachaufwand danach variiert, ob es sich um ein Fahrzeug mit EG-Typgenehmigung oder ein einzelgenehmigtes Kfz bzw. ein Import-Fahrzeug aus Übersee handelt, wird der Aufwand für die Beantragung eines E-Kennzeichens differenziert betrachtet. Darüber hinaus erfordert die Prüfung der CO₂-Emissionen bzw. der elektrischen Mindestreichweite von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen u. U. die Vorlage zusätzlicher Dokumente wie das Certificate of Conformity (CoC) für EG-typgenehmigte (getypte) Fahrzeuge bzw. eine Herstellerbescheinigung oder ein Sachverständigengutachten für nicht EG-typgenehmigte (ungetypte) Kfz. Bei bereits in Deutschland zugelassenen getypten Kfz sind Angaben zur Antriebs-/Kraftstoffart sowie zu CO₂-Emissionen aus den bereits ausgestellten Zulassungsbescheinigungen Teil I und II ersichtlich. Die elektrische Mindestreichweite muss über ein CoC (für deutsche Fahrzeuge wird ein Datensatz des CoC beim KBA geführt) beigebracht werden. Bei ungetypten Kfz ist bei der Erstzulassung ein Sachverständigengutachten gem. § 21 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)/§ 13 EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) für die Einzelgenehmigung vorzulegen. Da bei diesen Gutachten i. d. R. nicht die CO₂-Emissionen und die elektrische Mindestreichweite bestimmt werden, wird davon ausgegangen, dass die Halter von ungetypten PHEV beim Wechsel der Kennzeichenart eine Herstellerbescheinigung oder ein entsprechendes Datenblatt von einem anerkannten Sachverständigen vorlegen müssen, um die fehlenden Angaben für die Berechtigung zu einem E-Kennzeichen prüfen zu lassen. Die Kosten für eine Herstellerbescheinigung bzw. ein entsprechendes Datenblatt variieren je nach Hersteller und Gutachter. Im Mittel wird von Zusatzkosten i. H. v. 250 Euro ausgegangen (eigene Internetrecherche, Expertenmeinung).

Derzeit beträgt der zeitliche Aufwand zur Bearbeitung eines Antrags für einen Wechsel der Kennzeichenart laut Auskunft der Zulassungsbehörden im Mittel etwa 10 Minuten für ein getyptes Fahrzeug und etwa 11 Minuten für ein ungetyptes Kfz. Durch die zusätzlichen Prüf- und Eingabeschritte bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen erhöht sich der Bearbeitungsaufwand pro Antrag um etwa 2 (getypt) bzw. 3 (ungetypt) Minuten. Hinzu kommen noch durchschnittlich 20 Minuten Wartezeit in der Zulassungsbehörde (variiert je nachdem, ob Landkreis oder Stadt). Hinzu kommt noch Zeitaufwand für die Beantragung einer Herstellerbescheinigung oder eines entsprechenden Datenblattes für ungetypte PHEV, für die Anfahrt zur Zulassungsbehörde (eigene Schätzung: insg. 20 Minuten), für den Gang zum Schilderpräger sowie für die dortige Wartezeit (ca. 15 Min. eigene Schätzung aufgrund der Annahme, dass Schilderpräger i. d. R. in der Nähe der Zulassungsbehörden angesiedelt sind) sowie zur Anbringung der E-Kennzeichen am Fahrzeug (ca. 5 Min., eigene Schätzung). Die Sachkosten umfassen die Kosten für den Kauf von zwei Kennzeichenschildern (ca. 20 Euro, eigene Internetrecherche) sowie Kosten für die Herstellerbescheinigung oder das entsprechende Datenblatt für ungetypte PHEV (im Mittel 250 Euro). Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Veränderungen des einmaligen Zeit- und Sachaufwands der Bürgerinnen und Bürger pro Fall sowie insgesamt.

Vorgabe /Prozess		Beantragung eines Wechsels der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen	
		Einmaliger Zeitaufwand in Min. pro Tätigkeit und Fall	
Tätigkeiten pro Fall		getyptes Kfz	ungetyptes Kfz
1.	Beantragung der Herstellerbescheinigung oder eines entsprechenden Datenblatts für PHEV	-	10
2.	Anfahrt zur Zulassungsbehörde	20	20
3.	Warte- und Bearbeitungszeit in der Zulassungsbehörde	32	34
4.	Gang zum Schilderpräger und dortige Wartezeit	15	15
5.	Anbringung der E-Kennzeichen am Fahrzeug	5	5
Zeitaufwand je Fall und Prozess (Summe 1.-5.)		72	84
Aufwandsart pro Fall		Einmaliger Sachaufwand in € pro Aufwandsart und Fall	
		getyptes Kfz	ungetyptes Kfz
6.	Kosten der Herstellerbescheinigung oder eines entsprechenden Datenblatts für PHEV	-	250,00
7.	Kosten für zwei Kennzeichenschilder (10 Euro pro Stück)	20,00	20,00
Sachaufwand je Kurzzeitkennzeichen (Summe 6.-8.)		20,00	270,00

Änderung des einmaligen Zeit- und Sachaufwands der Bürgerinnen und Bürger für die Beantragung eines Wechsels der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen						
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Sachaufwand je Fall in €	Fallzahl	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachaufwand (in €)
1.	Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV, PHEV getypt	72	20,00	4.503	5.404	90.060
2.	Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV ungetypt	74	20,00	2.983	3.679	59.660
3.	Zeitaufwand für E-Kennzeichen - PHEV ungetypt	84	270,00	11	15	2.970
Summe					9.098	152.690

Insgesamt ergibt sich aus dem Wechsel des derzeitigen Bestandes elektrisch betriebener Fahrzeuge privater Halter (insg. 7 497) zum E-Kennzeichen ein einmaliger Zeitaufwand für Bürgerinnen und Bürger i. H. v. ca. 9 000 Stunden und einmalige Sachkosten von ca. 153 000 Euro.

Neben dem einmaligen Wechsel der Kennzeichenart wird künftig jährlicher Erfüllungsaufwand für die Neuzulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen privater Halter entstehen. Es wird davon ausgegangen, dass alle künftigen Besitzer von elektrisch betriebenen Fahrzeugen von der Möglichkeit eines E-Kennzeichens Gebrauch machen, da keine weiteren Zusatzkosten bei der Neuzulassung auftreten. Weil die Fahrzeughalter ihre Kfz sowieso zugelassen hätten, ist nur der längere Zeitaufwand relevant, der notwendig ist um neue Prüf- bzw. Eingabeformalitäten in der Zulassungsbehörde durchführen zu lassen. Der Aufwand pro Antrag auf Zulassung für Neufahrzeuge mit Elektroantrieb erhöht sich lt. Aussagen der Zulassungsbehörden (s. auch Abschnitt zur Verwaltung) im Durchschnitt um 2 Minuten für getypte bzw. 3 Minuten für ungetypte Kfz. Für getypte elektrisch betriebene Fahrzeuge können die Angaben zur Antriebsart, CO₂-Emissionen sowie zur elektrischen Mindestreichweite aus dem CoC ermittelt werden, das bei Neufahrzeugen vom Hersteller an den Kunden ausgehändigt wird. Bei ungetypten PHEV muss zusätzlich zum Sachverständigengutachten gem. § 21 StVZO/§ 13 EG-FGV für die Einzelgenehmigung eine Herstellerbescheinigung oder ein entsprechendes Datenblatt von einem anerkannten Sachverständigen vorgelegt werden, aus dem die CO₂-Emissionen und die elektrische Mindestreichweite hervorgehen (Kosten im Mittel 250 Euro). Werden die derzeitigen Anteile von getypten und ungetypten elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit privatem Halter des Bestands an die zukünftige Zahl an elektrisch betriebene Fahrzeuge angelegt (11 / 7 497

= 0,0015 x 44 800 = 67; 2 983 / 7 497 = 0,3979 x 44 800 = 17 826; 4 503 / 7 497 = 0,6006 x 44 800 = 26 907), ergibt sich folgende Übersicht des Zeit- und Sachaufwands für die Bürgerinnen und Bürger.

Änderung des jährlichen Zeit- und Sachaufwands der Bürgerinnen und Bürger für die Beantragung eines E-Kennzeichen bei Erstzulassung					
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Sachaufwand je Fall in €	Fallzahl	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachaufwand (in €)
1. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV, PHEV getypt	2	-	26.907	897	-
2. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV ungetypt	3	-	17.826	891	-
3. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - PHEV ungetypt	13	250,00	67	15	16.750
Summe				1.803	16.750

Der jährliche Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger beläuft sich durch die längere Bearbeitungszeit für die Neuzulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in der Zulassungsbehörde auf ca. 2 000 Stunden. Für die Halter von ungetypten, von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen erhöht sich der jährliche Sachaufwand um ca. 17 000 Euro.

b) Für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht zum einen einmaliger Erfüllungsaufwand für diejenigen gewerblichen Fahrzeughalter, die bereits über ein elektrisch betriebenes Fahrzeug gem. EmoG verfügen und ihre Kennzeichenart wechseln. Darüber hinaus entsteht bei den Versicherern einmaliger Erfüllungsaufwand zur Umstellung der EDV-Systeme. Zum anderen erhöht sich hier analog zu den privaten Fahrzeughaltern der jährliche Erfüllungsaufwand durch den steigenden Prüf- und Eingabeaufwand bei künftigen Neuzulassungen von gewerblichen elektrisch betriebenen Fahrzeugen gem. EmoG.

Unter der Berücksichtigung der Veränderungen der Zeit- und Sachaufwendungen aus dem Abschnitt zum Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger bei den Vorgängen Wechsel der Kennzeichenart bei Bestandsfahrzeugen sowie Neuzulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen lässt sich der einmalige und jährliche Erfüllungsaufwand gewerblicher Halter bestimmen. Die derzeitige Anzahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit gewerblichem Halter von 15 822 sowie die angenommen Zahl an Kfz i. H. v. 95 200 pro Jahr werden wiederum nach getypt und ungetypt sowie der Antriebsart differenziert betrachtet. Die derzeitigen Anteile von getypten und ungetypten elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit gewerblichem Halter am Bestand werden wiederum an die zukünftige Zahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen angelegt ($255 / 15 822 = 0,0161 \times 95 200 = 1 533$; $4 146 / 15 822 = 0,2621 \times 95 200 = 24 952$; $11 421 / 15 822 = 0,7218 \times 95 200 = 68 715$). Die folgenden Tabellen geben eine Übersicht für den einmaligen und jährlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

Änderung des einmaligen Zeit- und Sachaufwands der Wirtschaft für die Beantragung eines Wechsels der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen						
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Lohnkostensatz: 33,20 €/h)	Sachaufwand je Fall in €	Fallzahl	Personalaufwand (in €)	Sachaufwand (in €)
1. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV, PHEV getypt	72	39,84	20,00	11.421	455.013	228.420
2. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV ungetypt	74	40,95	20,00	4.146	169.779	82.920
3. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - PHEV ungetypt	84	46,48	270,00	255	11.852	68.850
Summe					636.644	380.190

Insgesamt ergibt sich aus dem Wechsel des derzeitigen Bestandes elektrisch betriebener Fahrzeuge gewerblicher Halter (insg. 15 822) zum E-Kennzeichen ein einmaliger Personalaufwand (Annahme: mittlerer Lohnkostensatz über alle Wirtschaftsbereiche von 33,20 Euro/h, s. Leitfaden Erfüllungsaufwand (Leitfaden EA)) für die Wirtschaft i. H. v. ca. 637 000 Euro und einmalige Sachkosten von ca. 380 000 Euro.

Änderung des jährlichen Zeit- und Sachaufwands der Wirtschaft für die Beantragung eines E-Kennzeichen bei Erstzulassung						
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Lohnkostensatz: 33,20 €/h)	Sachaufwand je Fall in €	Fallzahl	Personal- aufwand (in €)	Sachaufwand (in €)
1. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV, PHEV getypt	2	1,11	-	68.715	76.274	-
2. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV ungetypt	3	1,66	-	24.952	41.420	-
3. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - PHEV ungetypt	13	7,19	250,00	1.533	11.022	383.250
Summe					128.716	383.250

Der jährliche Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beläuft sich durch die längere Bearbeitungszeit für die Neuzulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen in der Zulassungsbehörde auf ca. 129 000 Euro. Für die gewerblichen Halter von ungetypten, von außen aufladbarer Hybridelektrofahrzeugen erhöht sich der jährliche Sachaufwand um ca. 383 000 Euro.

Bei den Versicherern wird einmaliger Erfüllungsaufwand zur Umstellung der angestrebten Kennzeichensystematik für Elektrofahrzeuge notwendig. Der Anpassungsaufwand für Programmierung und Fachbereich wird sich laut Angaben des GDV (Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.) pro Unternehmensgruppe (insg. ca. 50 Versicherer bzw. Unternehmensgruppen) recht unterschiedlich, in der Regel aber zwischen 30 000 und 80 000 Euro belaufen. Hier wird von einem mittleren Umstellungsaufwand i. H. v. 48 000 Euro ausgegangen (48 000 Euro x 50 = 2 400 000 Euro). Bei der GDV Dienstleistungs-GmbH & Co. KG (GDV) entsteht ein zusätzlicher Aufwand in der Größenordnung von 100 000 Euro. Zusammenfassend wird der Anpassungsaufwand der Versicherungswirtschaft nach Angaben des GDV für die Ausstattung amtlicher Kennzeichen mit einem ergänzendem „E“ grob auf 2,5 Mio. Euro geschätzt. Im Hinblick auf die Bedeutung des Versicherungsgeschäfts mit zulassungspflichtigen Fahrzeugen ist ein solcher Aufwand laut GDV unproblematisch.

c) Für die Verwaltung

Erfüllungsaufwand des Bundes

Als Folge der Änderungen durch das EmoG sehen die Änderungen der FZV im ZFZR die Aufnahme eines Hinweises auf den Kennbuchstaben „E“ vor. Es ist zu erwarten, dass zusätzlich Vorschriften zur Übermittlung dieses Merkmals und der diesbezüglichen Erteilung von Auskünften aufgenommen werden. Diese Änderungen verursachen im KBA einen einmaligen Umstellungsaufwand, da Mitteilungs- und Auskunftsverfahren angepasst werden müssen, die Datenbank einer Erweiterung bedarf, das interne Suchverfahren erweitert werden muss und Schema-Beschreibungen und Ausgabeserver entsprechend modifiziert werden müssen. Der Aufwand fällt sowohl im Bereich der Softwareentwicklung als auch im Bereich der ZFZR-Verfahrensbetreuung an. Es wird geschätzt, dass insgesamt 200 Arbeitsstunden im gehobenen Dienst zur Implementierung der Änderungen erforderlich sind. Wird ein mittlerer Lohnsatz für den gehobenen Dienst auf Bundesebene gemäß Leitfaden EA von 35,70 Euro/h angesetzt, ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand beim KBA von ca. 7 000 Euro (200 h x 35,70 Euro/h = 7 140 Euro). Sachkosten fallen nicht an. Jährlicher Erfüllungsaufwand wird durch die Änderungen beim KBA nicht generiert.

Auch auf Seiten der Zollverwaltung sind durch die Einführung des E-Kennzeichens Anpassungen erforderlich. Damit das neue Merkmal der Zollverwaltung übergeben werden kann, ist die Schnittstelle zum KBA zu ändern. Weiterhin ist das IT-Verfahren zur Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer anzupassen, damit das neue Merkmal aufgenommen, verarbeitet und weitergereicht werden kann. Für die Anpassungen ergibt sich ein Aufwand von 66 Personentagen (PT). Da diese Arbeiten nur von externen Dienstleistern übernommen werden können, werden pro PT 1 280 Euro (brutto) angenommen. Dies führt zu Kosten in Höhe von ca. 84 000 Euro. Das neue Merkmal führt auch zu Anpassungen in den Verfahren für das Haushalts-, Kassen- und Rechnungswesen des Bundes. Hierfür sind 20 PT, also 25 000 Euro anzusetzen. Dies ergibt einen einmaligen Erfüllungsaufwand von ca. 110 000 Euro.

Der Mehrbedarf wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Der einmalige Erfüllungsaufwand der Länder besteht zum einen aus dem einmaligen Aufwand für den Wechsel der Kennzeichenart der im Kraftfahrzeugbestand bereits enthaltenen und berechtigten Kfz sowie einmaligem Zeit- und Sachaufwand für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Einmaliger Erfüllungsaufwand entsteht den Zulassungsbehörden der Länder durch den einmaligen Wechsel der Kennzeichenart durch die derzeitigen Halter von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Unter der Annahme, dass alle Halter von elektrisch betriebenen Fahrzeugen gem. EmoG von ihrem Recht Gebrauch machen, ein E-Kennzeichen zu erwerben, fällt einmalig Verwaltungsaufwand bei den Zulassungsbehörden für die Zuteilung der neuen Kennzeichen für 23 319 Kfz an. Basierend auf der Befragung von sechs Zulassungsbehörden aus drei Bundesländern (Hamburg, Bayern, Nordrhein-Westfalen) ergeben sich Unterschiede für den Wechsel der Kennzeichenart für Fahrzeuge mit EG-Typgenehmigung bzw. einem ungetypten oder baulich abgeändertem Kfz. Dies liegt darin begründet, dass bei ungetypten Kfz häufig nicht alle Daten des Kfz verfügbar und zusätzliche Prüf- und Eingabeschritte erforderlich sind (z. B. kein vorhandener Datensatz des CoC beim KBA, Prüfung der CO₂-Emissionen und der elektrischen Mindestreichweite für PHEV). Von den 23 319 Kfz sind 15 924 getypte und 7 395 ungetypte Fahrzeuge. Derzeit beträgt der zeitliche Aufwand zur Bearbeitung eines Antrags für einen Wechsel der Kennzeichenart laut Auskunft der Zulassungsbehörden im Mittel etwa 10 Minuten für ein getyptes Fahrzeug und etwa 11 Minuten für ein ungetyptes Kfz. Durch die zusätzliche Prüf- und Eingabeschritte bei elektrisch betriebene Fahrzeugen erhöht sich der Bearbeitungsaufwand pro Antrag um etwa 2 (getypt) bzw. 3 (ungetypt) Minuten. Laut Befragung der Zulassungsbehörden werden die Anträge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des mittleren Dienstes bearbeitet (Stundensatz 27,90 Euro/h gemäß Leitfaden EA). Des Weiteren fällt einmalig Erfüllungsaufwand für die Ausgabe von E-Plaketten für bereits berechnete Kfz ausländischer Fahrzeughalter an (317). Hierfür haben die befragten Zulassungsbehörden einen Zeitaufwand zur Prüfung der Dokumente und Vergabe der Plakette von durchschnittlich 7 Minuten pro Vorgang geschätzt.

Änderung des einmaligen Personalaufwands für die Antragsbearbeitung von Wechsel der Kennzeichenart für inländische Elektrofahrzeuge und die Zuteilung von Plaketten an ausl. Fahrzeughalter in den Zulassungsbehörden				
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Dienst: 27,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1. Wechsel der Kennzeichenart für getypte Kfz	12	5,58	15.924	88.856
2. Wechsel der Kennzeichenart für ungetypte Kfz	14	6,51	7.395	48.141
3. Vergabe von E-Plakette an ausl. Fahrzeughalter	7	3,26	317	1.032
Summe				138.029

Insgesamt ergibt sich einmalig in den Zulassungsbehörden durch die Wechsel der Kennzeichenart und die Vergabe der Plakette eine Erhöhung des Personalaufwands von ca. 138 000 Euro. Dem einmaligen Erfüllungsaufwand stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber.

Weiterer einmaliger Erfüllungsaufwand fällt bei den rund 423 Zulassungsbehörden durch den Zeit- und Sachaufwand für Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an. Der Zeitaufwand für Schulungen beträgt laut befragten Zulassungsbehörden im Mittel rund 120 Minuten pro Mitarbeiter/in. Der Umfang an zu schulendem Personal variiert mit der Größe der Behörde. Basierend auf den Befragungsergebnissen wird eine durchschnittliche Mitarbeiterzahl von 40 angenommen. Dadurch ergibt sich ein Schulungsaufwand i. H. v. ca. 80 Stunden pro Zulassungsbehörde (40 Mitarbeiter/innen x 120/60 h = 80 h). Da in erster Linie Mitarbeiter/innen des mittleren Dienstes (Lohnsatz gemäß Leitfaden EA: 27,90 Euro/h) geschult werden, ergibt sich für die insgesamt 423 Zulassungsbehörden ein einmaliger Schulungsaufwand i. H. v. ca. 944 000 Euro (80h x 423 x 27,90 Euro/h = 944 136 Euro). Der einmalige Erfüllungsaufwand für Verfahrensanpassungen ergibt sich durch die Anpassung der örtlichen Fahrzeugregister und der Software zur Übertragung der Daten zum E-Kennzeichen. Im Mittel dauern die durch 7 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durchgeführten Verfahrensanpassungen 6 Stunden. Die tarifliche Einordnung der beteiligten Personen variiert je nach befragter Behörde (mittlerer bis gehobener Dienst). Für die Berechnungen wird ein mittlerer Satz angenommen (Leitfaden EA: (27,90 Euro/h + 38,20

Euro/h)/2 = 33,05 Euro/h). Dadurch ergibt sich ein einmaliger Personalaufwand für Verfahrensanpassungen von ca. 587 000 Euro (6 h x 7 MA x 423 x 33,05 Euro/h = 587 166 Euro). Hinzu kommen noch evtl. Sachkosten für externe Verfahrensanbieter zur Umstellung und Implementierung der Software. Teilweise ist der Aufwand für Anpassungen der Software Bestandteil eines bereits abgegoltenen Servicevertrags, entsprechend der Sachkosten für die Implementierung der Änderungen zur Zuteilung von Kurzzeitkennzeichen wird hier auch davon ausgegangen, dass im Mittel ein Sachaufwand für externe Dienstleister von ca. 2 000 Euro pro Behörde anfällt. Der einmalige Sachaufwand über alle Behörden beträgt demnach 846 000 Euro (2 000 Euro x 423 = 846 000 Euro).

Insgesamt wird auf Ebene der Kommunen ein einmaliger Personalaufwand i. H. v. etwa 1,7 Mio. Euro (138 000 Euro + 944 000 Euro + 587 000 Euro = 1 669 000 Euro) sowie Sachaufwand von 846 000 Euro für die Bearbeitung einmaliger Vorgänge sowie für Verfahrensanpassungen und Schulungen generiert.

Der jährliche Erfüllungsaufwand in den Zulassungsbehörden wird durch zwei Effekte hervorgerufen. Zum einen erhöht sich der Aufwand pro Antrag auf Zulassung für Neufahrzeuge mit Elektroantrieb im Durchschnitt um 2 Minuten für getypte bzw. 3 Minuten für ungetypte Kfz durch einen erhöhten Prüf- und Eingabeaufwand. Zum anderen wird künftig auch eine größere Anzahl an Plaketten für berechnigte Kfz von ausländischen Fahrzeughaltern vergeben. Laut Befragung der Zulassungsbehörden werden die Anträge auf Neuzulassung für elektrisch betriebene Fahrzeuge und die Vergabe der Plaketten an ausländische Fahrzeughalter von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des mittleren Dienstes bearbeitet (Stundensatz 27,90 Euro/h gemäß Leitfaden EA). Ausgehend vom derzeitigen Verhältnis an getypten (68 715 + 26 907 = 95 622) und ungetypten (24 952 + 1 533 + 17 826 + 67 = 44 378) elektrisch betriebenen Fahrzeugen (für Fallzahlen siehe Berechnung EA Bürger und Wirtschaft) werden künftig für 95 622 getypte und 44 378 ungetypte Kfz pro Jahr E-Kennzeichen vergeben. Darüber hinaus werden schätzungsweise für 1 754 ausländische Kfz pro Jahr E-Plaketten ausgegeben.

Änderung des jährlichen Personalaufwands für die Antragsbearbeitung für Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen					
Vorgaben		Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Dienst: 27,90 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €
1.	Zusätzlicher Aufwand für die Antragsbearbeitung von Neuzulassungen von getypten Kfz	2	0,93	95.622	88.928
2.	Zusätzlicher Aufwand für die Antragsbearbeitung von Neuzulassungen von ungetypten Kfz	3	1,40	44.378	61.907
3.	Vergabe von E-Plakette an ausl. Fahrzeughalter	7	3,26	1.754	5.709
Summe					156.545

Insgesamt ergibt sich bei Berücksichtigung des erhöhten Aufwands für Neuzulassungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und der Vergabe von Plaketten an ausländische Fahrzeughalter jährlich eine Erhöhung des Personalaufwands von ca. 157 000 Euro. Den gestiegenen jährlichen Aufwendungen für die Vergabe von Plaketten an ausländische Fahrzeughalter stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber.

5. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen durch die Gebühren für den Wechsel der Kennzeichenart (Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOST), Geb.-Nr. 221.1), der damit verbundenen Berichtigung der Erfassungsunterlagen für das ZFZR (GebOST, Geb.-Nr. 125) und die Ausgabe der Plakette (GebOST, Geb.-Nr. 259). Die Gebühren für den Wechsel der Kennzeichenart belaufen sich auf 26,30 Euro, für die Berichtigung der Erfassungsunterlagen für das ZFZR auf 0,50 Euro und 9,94 Euro für die Ausgabe der Plakette durch die Zulassungsbehörden.

Die Gebührensicherungen für Bürgerinnen und Bürger durch den Wechsel der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen für Bestandsfahrzeuge betragen ca. 201 000 Euro (7 497 x (26,30 + 0,50 Euro) = 200 920 Euro). Die Belastung

der Wirtschaft durch den Wechsel der Kennzeichenart beläuft sich auf 424 000 Euro (15 822 x (26,30 + 0,50 Euro) = 424 030 Euro).

Der Erwerb der Plakette für im Ausland zugelassene Fahrzeuge bemisst sich einmalig auf ca. 3 200 Euro (317 x 10 Euro = 3 170 Euro) und jährlich auf ca. 17 500 Euro (1 754 x 10 Euro = 17 540 Euro) Gebühreneinzahlungen. Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

a) Gebührenkalkulation E-Kennzeichen

Das Gesetz ermöglicht es, dass in Zukunft bestimmte Kraftfahrzeuge ein E-Kennzeichen erhalten. Dieses kann sowohl bei der Neuzulassung eines Kraftfahrzeugs als auch durch den Wechsel der Kennzeichenart bei Bestandsfahrzeugen beantragt werden. Im Moment wird sowohl für die Neuzulassung eines Kfz als auch für den Wechsel der Kennzeichenart die Gebührennummer 221.1 der GebOST erhoben. Für die Ermittlung der Gebühr einer Kennzeichnung als E-Kfz durch das E-Kennzeichen wurden verschiedene Behörden befragt.

Vorgehensweise zur Kalkulation von Gebühren für das E-Kennzeichen im Rahmen des EmoG

Die Ergebnisse zu den verschiedenen Gebührenpositionen basieren auf den Erhebungsdaten und -antworten aus vier bayerischen Zulassungsbehörden, einer Zulassungsbehörde aus Nordrhein-Westfalen und Hamburg.

Für jede Behörde, die Daten geliefert hat, wurden die jeweiligen Gebührensätze berechnet. Unter den Grafiken sind in tabellarischer Form zusätzlich die Antworten der jeweiligen Behörde zur Frage, ob der mögliche Mehraufwand bereits heute durch Gebührennummer 221.1 der GebOST abgedeckt ist, dargestellt.

Die Berechnung des Gebührensatzes basiert auf den übermittelten Zeitaufwänden und den Angaben zur tariflichen Einordnung der für die jeweilige Aufgabe in der Regel zuständigen Mitarbeiter/innen. Dieser setzt sich aus den Personal- und Sacheinzelkosten und den Gemeinkosten zusammen. Der Personalgemeinkostenzuschlagssatz wird pauschal mit 30 % angenommen (Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Schreiben vom 02.07.2012: II A 3 – H 1012-10/07/0001:006). Basierend auf standardisierten Werten für die Personaleinzelkosten der verschiedenen Hierarchieebenen (Quelle: Leitfaden EA), welche nach dem Nominallohnindex des Statistischen Bundesamtes für Ende 2013 angepasst wurden (Quelle: Statistisches Bundesamt, Verdienste und Arbeitskosten, Reallohnindex und Nominallohnindex, 4. Vierteljahr 2013, Wiesbaden 2014), und einer Sachkostenpauschale von 7,83 Euro pro Arbeitsstunde (eigene Berechnung basierend auf: Bundesministerium der Finanzen, Schreiben vom 02.07.2012: II A 3 – H 1012-10/07/0001 :006), wurden behördenspezifische Gebührensätze für die einzelnen Tatbestände ermittelt. Darüber hinaus wurde ein behördenspezifischer mittlerer Gebührensatz, bestehend aus den vier Tatbeständen (siehe Tabelle), ermittelt. Aus den verschiedenen Behördensätzen wurde ein mittlerer Behördensatz errechnet. Dabei wurde für die Berechnung der Gewichtungen der vier Tatbestände zunächst das Verhältnis zwischen Neuzulassungen und dem Wechsel des Kennzeichens zum E-Kennzeichen (Bestandsfahrzeuge) ermittelt. Anschließend wurde dieses Verhältnis nochmals in getypte und ungetypte Fahrzeuge aufgeteilt. Der mittlere Behördensatz über alle Behörden wurde anhand der weiter unten stehenden Formel aus den Einzelergebnissen berechnet.

Die behördenspezifischen Kostensätze setzen sich aus vier Tatbeständen zusammen:

Kosten für die Neuzulassung eines typgenehmigten Kfz inklusive E-Kennzeichen.

Kosten für die Neuzulassung eines ungetypten bzw. technisch abgeänderten Kfz inklusive E-Kennzeichen.

Kosten für den Wechsel der Kennzeichenart bei typgenehmigten Kfz inklusive E-Kennzeichen.

Kosten für den Wechsel der Kennzeichenart bei ungetypten bzw. technisch abgeänderten Kfz inklusive E-Kennzeichen.

$$\text{Mittlerer Behördensatz BS} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \overline{BS}_i = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^J G_j \cdot \overline{ZA}_{ij} \cdot \frac{1}{60} \cdot [PEK_h(\overline{D}_{ij}) \cdot GKZ + SK_h]$$

\overline{BS}_i = Mittlerer Satz der i -ten Behörde

\overline{D}_{ij} = Durchschnittlicher Dienstgrad der i -ten Behörde für den j -ten Gebührentatbestand

G_j = Gewichtung nach dem Anteil der vier verschiedenen Gebührentatbestände j

GKZ = Gemeinkostenzuschlag

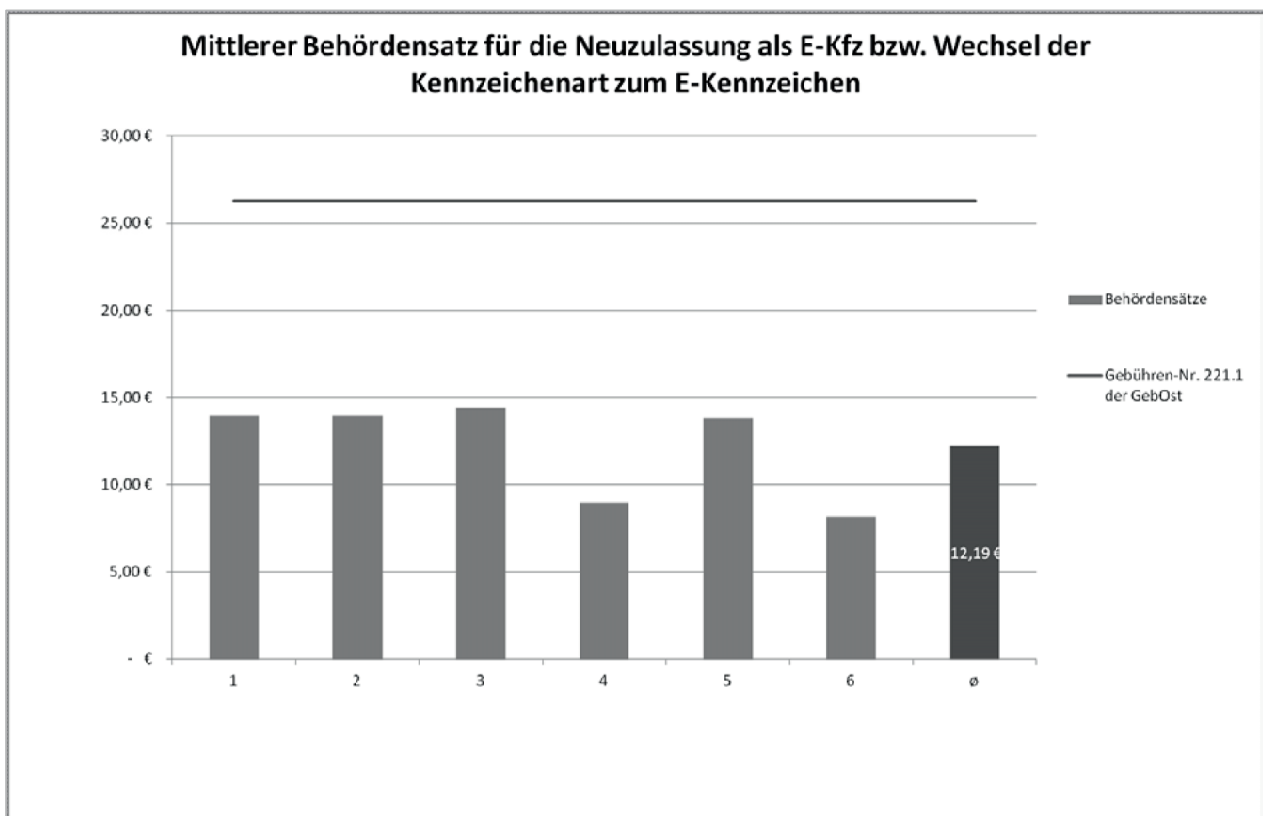
PEK_h = Personaleinzelkostensatz pro Arbeitsstunde

SK_h = Sachkosten pro Arbeitsstunde

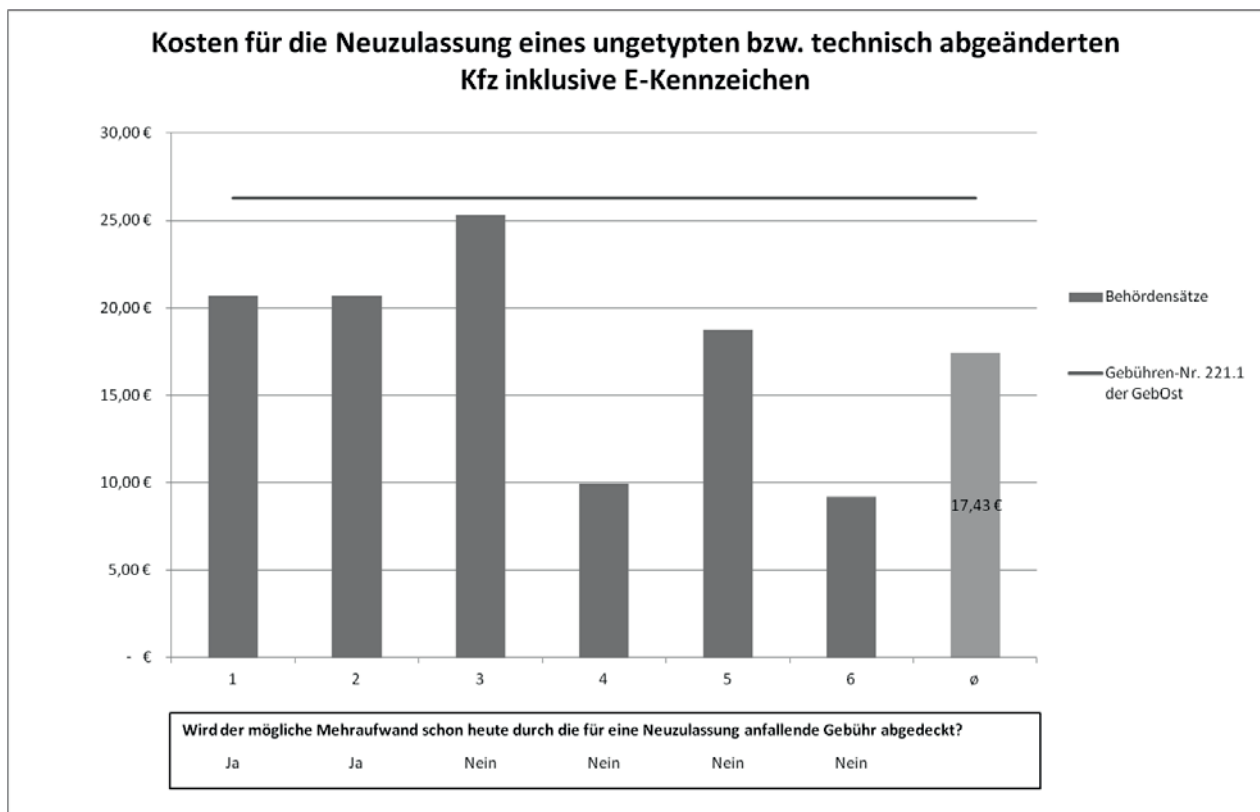
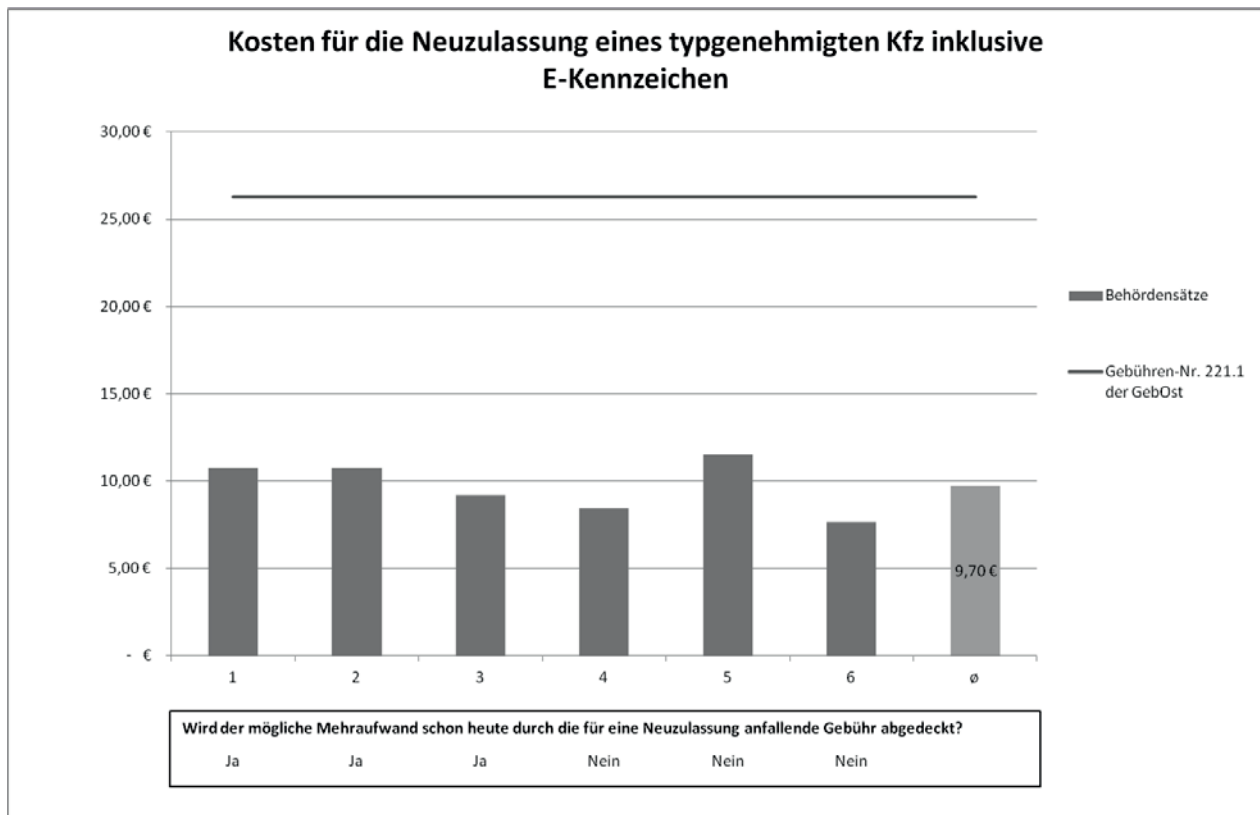
\overline{ZA}_{ij} = Durchschnittlicher Zeitaufwand der i -ten Behörde für den j -ten Gebührentatbestand (in Minuten)

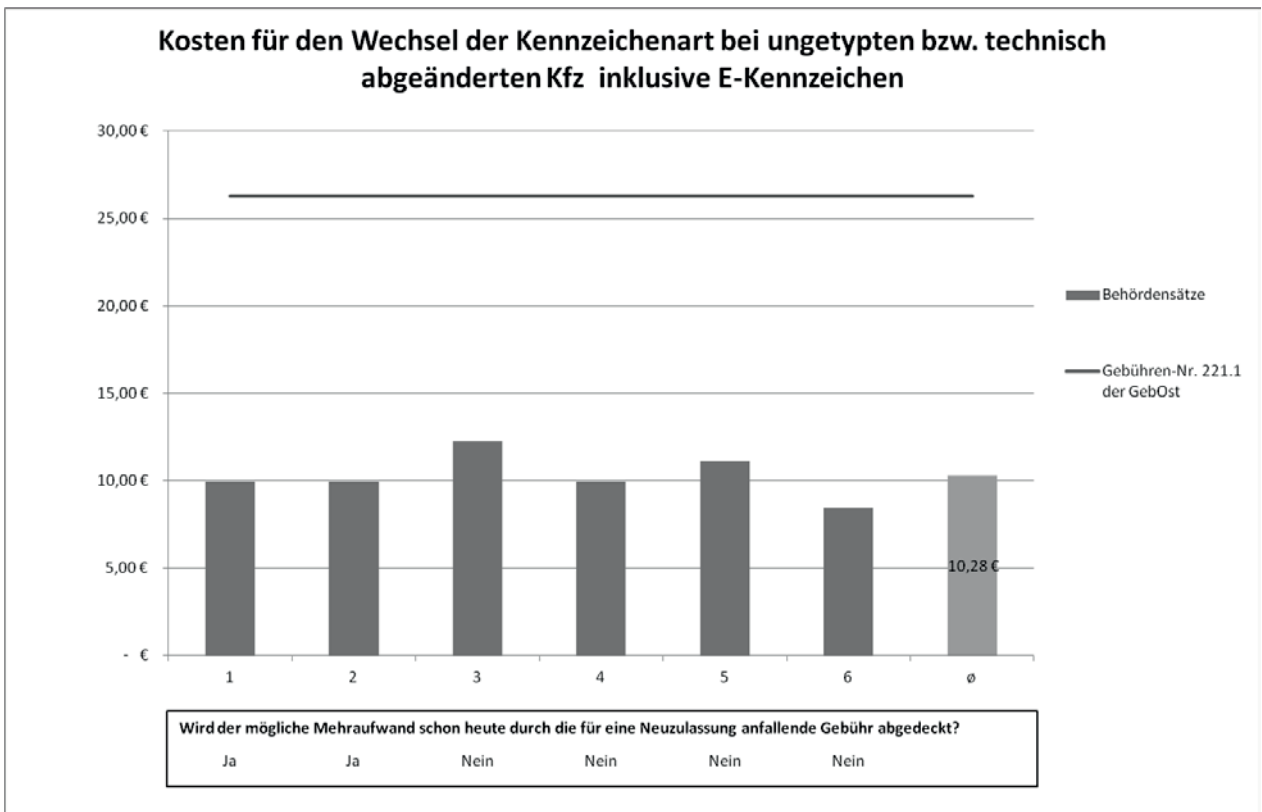
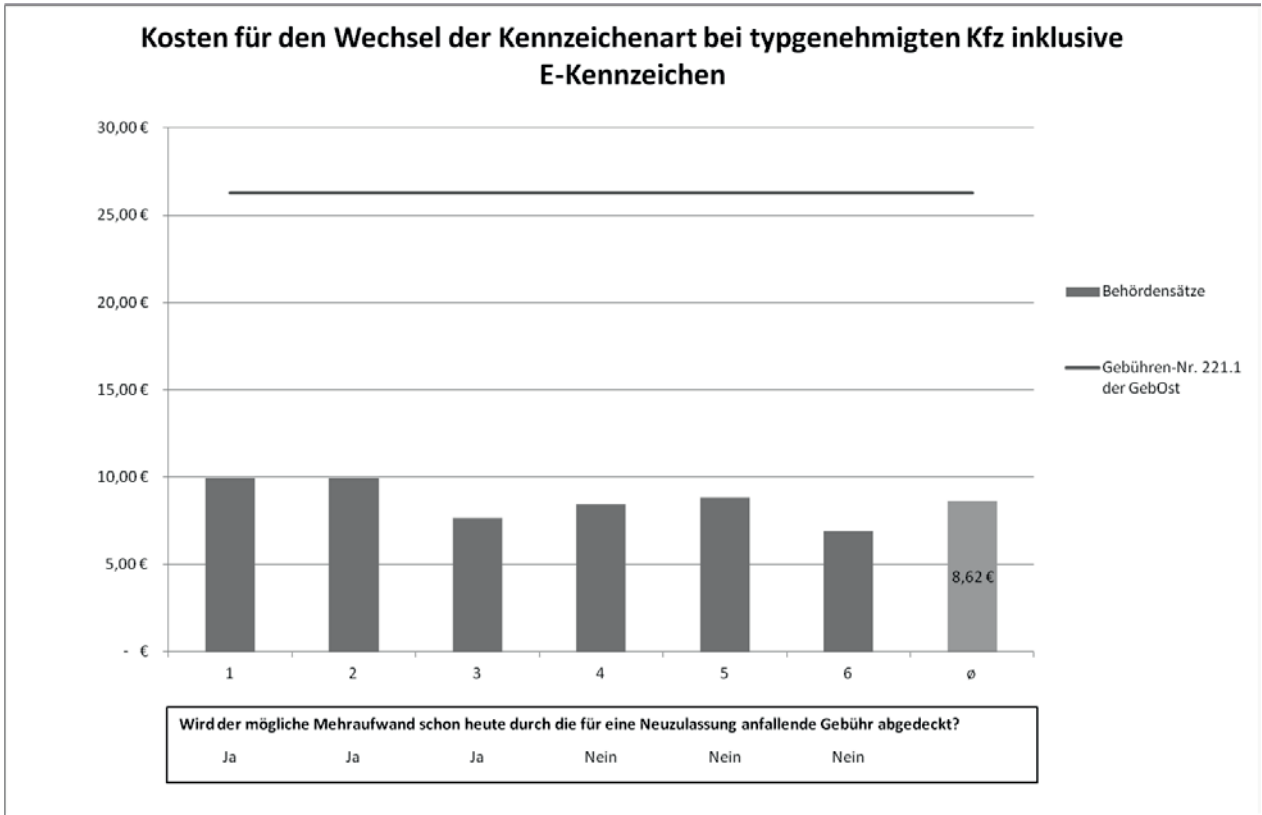
Ergebnisse für das E-Kennzeichen

Nachfolgend sind die Ergebnisse, beginnend mit dem mittleren Behördensatz für die Neuzulassung als E-Kfz bzw. dem Wechsel der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen, dargestellt. Aufgrund der geringen Anzahl der befragten Behörden sind die berechneten Durchschnittswerte nicht repräsentativ.



Nachfolgend sind die Behördensätze für die vier Tatbestände aufgeführt:





b) Gebührenkalkulation Plakette

Im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge, welche die Bedingungen des EmoG erfüllen, können im Rahmen des Gesetzentwurfs in Zukunft eine Plakette zur Kennzeichnung als E-Kfz erwerben. Die Ausgabe der Plakette soll ausschließlich durch die Zulassungsbehörden erfolgen. Für die Ermittlung der Gebühr einer Kennzeichnung als E-Kfz anhand einer Plakette wurden verschiedene Behörden befragt.

Vorgehensweise zur Kalkulation von Gebühren für die Plakette im Rahmen des EmoG

Die Ergebnisse der Gebührenkalkulation für die Plakette basieren auf den Erhebungsdaten und -antworten aus drei bayerischen Zulassungsbehörden und einer Zulassungsbehörde aus Nordrhein-Westfalen.

Für jede Behörde wurde der jeweilige behördenspezifische Gebührensatz berechnet. Die Berechnung des Gebührensatzes basiert auf den übermittelten Zeitaufwänden und den Angaben zur tariflichen Einordnung der für die jeweilige Aufgabe in der Regel zuständigen Mitarbeiter/innen. Dieser setzt sich aus den Personal- und Sacheinzelkosten und den Gemeinkosten zusammen. Der Personalgemeinkostenzuschlagssatz wird pauschal mit 30 % angenommen (Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Schreiben vom 02.07.2012: II A 3 – H 1012-10/07/0001:006). Basierend auf standardisierten Werten für die Personaleinzelkosten der verschiedenen Hierarchieebenen (Quelle: Leitfaden EA), welche nach dem Nominallohnindex des Statistischen Bundesamtes für Ende 2013 angepasst wurden (Quelle: Statistisches Bundesamt, Verdienste und Arbeitskosten, Reallohnindex und Nominallohnindex, 4. Vierteljahr 2013, Wiesbaden 2014), und einer Sachkostenpauschale von 7,83 Euro pro Arbeitsstunde (eigene Berechnung basierend auf: Bundesministerium der Finanzen, Schreiben vom 02.07.2012: II A 3 – H 1012-10/07/0001:006), wurde jeweils der behördenspezifische Gebührensatz ermittelt. Zudem wurde ein mittlerer Behördensatz berechnet. Der Einkaufspreis der Behörden für die physische Plakette, die bei einem Zulieferer bestellt werden muss, ist zur Gebühr noch hinzuzurechnen.

Ergebnisse für die Plakette

Aufgrund der geringen Anzahl der befragten Behörden ist der berechnete Durchschnittswert nicht repräsentativ. Zudem ist die Streuung der Ergebnisse zwischen den einzelnen Behörden groß. Der mittlere Behördensatz beträgt 5,36 Euro zzgl. 4,58 Euro für die Materialkosten der Plakette. Bei den Kosten für die Ausgabe der Plakette konnte nur eine grobe Schätzung erfolgen, sodass anstelle der Festsetzung einer auf den Cent genau festgesetzten Gebühr die Rundung auf 10 Euro erfolgt.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden gemäß § 2 des Bundesgleichstellungsgesetzes (BGleG) und § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) anhand der Arbeitshilfe der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ und anhand des im kofederführenden Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit intern erarbeiteten Prüfschemas für ein Gender Impact Assessment (Prüfung der Auswirkungen auf Geschlechter) geprüft. Der Gesetzentwurf hat keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

Die demographischen Folgen und Risiken des Gesetzes wurden anhand des vom Bundesministerium des Innern mit Schreiben vom 10.04.2014 übersandten „Demographie-Check“ geprüft. Das Gesetz hat keine direkten Auswirkungen auf die demografische Entwicklung in Deutschland. Das Vorhaben führt zu keinen finanziellen Belastungen (z. B. Steuer- oder Abgabenerhöhungen, Erhöhungen der Sozialversicherungsbeiträge) für künftige Generationen. Es sind auch keine Auswirkungen auf die zukünftige regionale Verteilung der Bevölkerung zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluation

Das Gesetz ist bis zum 30. Juni 2030 befristet. Es ist zu erwarten, dass sich elektrisch betriebene Fahrzeuge bis dahin im Markt durchgesetzt haben werden. Eine weitere Unterstützung ist voraussichtlich nicht erforderlich. Mit steigender Anzahl an privilegierten Fahrzeugen ist davon auszugehen, dass die Wahrnehmung der einzelnen Vorrechte ohnehin zunehmend uninteressanter wird. Ob einzelne Privilegierungen auch nach dieser Zeit erforderlich sind und wie diese erhalten werden können, soll zum Ende des Befristungszeitraumes untersucht werden. Darüber hinaus wird die Bundesregierung das vorliegende Gesetz insgesamt begleitend evaluieren.

B. Besonderer Teil

Zu § 1

Die Förderung durch die Einräumung von Bevorrechtigungen wird durch dieses Gesetz auf Fahrzeuge der Klassen M1, N1 und L3, L4, L5 und L7 nach europäischem Recht beschränkt. Die Beschränkung ist gerechtfertigt, da für diese Fahrzeuge eine besondere Förderung im Hinblick auf die Marktentwicklung erforderlich ist und Fahrzeugen dieser Klassen eine besondere Bedeutung wegen ihres großen Anteils am Straßenverkehr im Hinblick auf die Verringerung des verbrennungsmotorbetriebenen Individualverkehrs zukommt.

Zu § 2

§ 2 definiert diejenigen Fahrzeuge, die von den Bevorrechtigungen Gebrauch machen können, die auf der Grundlage des Gesetzes durch Verordnung näher ausgestaltet werden und auf dieser Grundlage eingeräumt werden können. Hierzu zählen reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge. Die Definitionen dieser Fahrzeuge orientieren sich an den derzeit in der Arbeitsgruppe WP. 29 der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) diskutierten Definitionen. Die Definitionen ermöglichen auch eine einfache Prüfung durch die Zulassungsbehörden. Sie ist für Neu- und typgenehmigte Fahrzeuge einfach, da diese Fahrzeugkategorien sich in den Schlüsselnummern des Kraftfahrtbundesamtes wiederfinden, die in den Fahrzeugpapieren kenntlich gemacht sind. Bei einzelgenehmigten Fahrzeugen und Fahrzeugen aus dem Ausland kommt es darauf an, inwieweit sich die Angaben aus den ausländischen Fahrzeugpapieren ergeben. Seit Oktober 2005 greift die EU-Richtlinie 1999/37/EG, mit der die Zulassungsbescheinigungen europäisch harmonisiert worden sind. Die Zulassungsbescheinigungen Teil I sehen demnach im Wesentlichen gleich aus. Insbesondere sind die Schlüsselnummern und zugehörige Feldverteilung auf dem Dokument gleich, so dass ersichtlich ist, ob es sich um ein bevorrechtigtes Fahrzeug handelt. Alternativ muss auf die Vorlage des CoC oder – soweit nicht vorhanden – einer Herstellerbescheinigung oder eines Gutachtens zurückgegriffen werden. Der Aufwand ist dann größer, weil im internationalen Verkehr befindliche Fahrzeuge zwar die Zulassungsbescheinigung Teil I mitzuführen haben, nicht aber das CoC oder weitere fahrzeugbezogene Unterlagen.

Zu § 3

Absatz 1

In § 3 Absatz 1 wird näher bestimmt, welche Bevorrechtigungen im Einzelnen zugunsten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen möglich sein sollen und welcher Ordnungsgeber hierzu zu deren Bestimmung ermächtigt wird. Bevorrechtigungen nach § 3 dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind (vgl. § 4).

Absatz 2

§ 3 Absatz 2 nimmt eine Einschränkung für die Einräumung von Bevorrechtigungen für von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge vor. Danach sollen nur diejenigen von außen aufladbaren hybridelektisch betriebenen Fahrzeuge bevorrechtigt werden können, die eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer haben oder deren Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine mindestens 40 Kilometer beträgt. Beide Angaben finden sich bei Fahrzeugen mit EG-Typgenehmigung in den Übereinstimmungsbescheinigungen (Kohlendioxidemission auch in Zulassungsbescheinigung Teil I und II) des Herstellers. Diese werden dem Halter bei Neufahrzeugen ausgehändigt und sind für die Erstzulassung vorzulegen. Bei Fahrzeugen, die bereits vor Inkrafttreten des EmoG in Verkehr gebracht worden sind und für die die Übereinstimmungsbescheinigung nicht mehr vorhanden ist, kann der Halter ein Zweiddokument beim Hersteller erbitten. Die Ausstellung ist im Allgemeinen kostenpflichtig.

Von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge haben eine erheblich größere Gesamtreichweite als reine elektrisch betriebene Fahrzeuge. Dadurch haben sie eine wichtige Funktion auf dem Weg zu einer vollständigen Elektrifizierung der Antriebe. Gleichzeitig sollen aber auch diese Fahrzeuge nur dann privilegiert werden, wenn sie einen erheblichen Umweltvorteil gegenüber konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor haben. Deshalb werden die Fahrzeuge, die vergleichsweise viel Kohlendioxid ausstoßen, von einer Kennzeichnung ausgeschlossen,

wenn diese nicht über eine vorgegebene elektrische Mindestreichweite verfügen. Der ausgewählte Grenzwert von 50 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer knüpft an die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen an. Dieser Wert liegt deutlich unter den aktuellen und den angestrebten europäischen Kohlendioxidflottengrenzwerten für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, ist zugleich aber für von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge erreichbar.

Allerdings würden viele Plug-In-Hybridantriebe der beispielsweise von Transportfahrzeugen und leichten LKW der Klasse N1 oder von Pkw der Mittel- und Oberklasse von der Kennzeichnung und damit Privilegierung ausgeschlossen, wenn allein der Grenzwert von 50 g Kohlendioxid pro Kilometer maßgeblich wäre. Denn um bei diesen Fahrzeugklassen einen Kohlendioxidausstoß von unter 50 Gramm pro Kilometer einzuhalten, müssten relativ große Batterien eingesetzt werden. Dies ist allerdings aufgrund des begrenzten Bauraums und des dann relativ hohen Gewichts der Batterie nur schwer umsetzbar. Darüber hinaus würde dies zu einer deutlichen Preissteigerung der Fahrzeuge führen. Dem stünde allerdings ein verhältnismäßig geringer zusätzlicher Umweltnutzen gegenüber, da ein Großteil der gefahrenen Strecken ohnehin nur relativ kurz ist und die höhere elektrische Reichweite tatsächlich bei den meisten Fahrten nicht ausgenutzt wird. Stattdessen wird das Fahrzeug durch die größere Batterie erheblich schwerer und verbraucht aus diesem Grund wieder mehr Energie. Deshalb genügt es, wenn größere Fahrzeuge im Einzelfall zwar nicht weniger als 50 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen, stattdessen aber zumindest eine elektrische Reichweite von 40 Kilometern aufweisen. Mit dieser Reichweite kann der weit überwiegende Teil der täglichen Kurzstrecken rein elektrisch zurückgelegt werden, wobei in der Praxis vergleichsweise geringe Kohlendioxid- und Schadstoffemissionen verursacht werden.

Aus diesem Grund und um beispielsweise auch im städtischen Güterverkehr verkehrende Lieferfahrzeuge den Einstieg in den elektrischen Fahrzeugbetrieb und den Übergang in eine spätere rein elektrische Betriebsweise zu erleichtern, wird das Kriterium „Kohlendioxid-Ausstoß von unter 50 Gramm pro Kilometer“ mit dem Kriterium einer Mindestreichweite alternativ verbunden. Die Mindestreichweite von 40 Kilometern bleibt dabei ambitioniert genug, so dass nur Fahrzeuge mit einem tatsächlichen erheblichen Umweltvorteil gekennzeichnet werden.

Entscheidend für den Beleg der Erfüllung sämtlicher nach diesem Gesetz vorgelegten Kriterien sind die Angaben in den Übereinstimmungsbescheinigungen oder anderen zum Nachweis geeigneten Dokumenten.

Absatz 3

Nach § 3 Absatz 3 müssen Fahrzeuge, für die keine EG-Typgenehmigung vorliegt, weil es sich z. B. um Importfahrzeuge aus den USA handelt (z. B. Chevrolet „Volt“, baugleich mit Opel „Ampera“) über eine Einzelgenehmigung zugelassen werden. Die Angabe über die Reichweite kann z. B. über eine Herstellerdatenbestätigung oder ein Sachverständigengutachten beigebracht werden.

Absatz 4

§ 3 Absatz 4 nennt alle möglichen Bevorrechtigungen, die auf Verordnungsebene näher ausgestaltet werden können.

Nach § 3 Absatz 4 Nummer 1 soll es möglich sein, Regelungen zur Förderung der Elektromobilität zu schaffen, die das Reservieren von Parkflächen für die privilegierten Fahrzeuge ermöglichen. Hier ist insbesondere an Parkplätze in unmittelbarer Nähe zur Ladeinfrastruktur gedacht, an denen elektrisch betriebene Fahrzeuge aufgeladen werden können, die bislang lediglich aus ordnungsrechtlichen Gründen vorgehalten werden können. Der Ordnungsgeber soll zudem Regelungen schaffen können, die ermöglichen, das Parken auf diesen Parkplätzen auf eine bestimmte Dauer zu beschränken. Die Einhaltung der Parkzeit soll dabei über die Parkscheibe oder einen Parkschein dokumentiert werden. Hinsichtlich der Gewährung der maximal zulässigen Parkdauer soll die Möglichkeit geschaffen werden, bei Parkplätzen an Ladesäulen zwischen Tages- und Nachtzeiten differenzieren zu können. Die maximale Parkdauer an Ladesäulen soll tagsüber 4 Stunden nicht überschreiten, um den Parkplatz an der Ladeinfrastruktur für möglichst viele Nutzer offenzuhalten; dies wird durch eine allgemeine Verwaltungsvorschrift sichergestellt werden. Die zuständigen Behörden sind frei, nach eigenem Ermessen auch kürzere Parkzeiten vorzugeben. Bei diesem Zeitraum ist davon auszugehen, dass die Fahrzeugbatterien – je nach individuellem Ladestand – in ausreichendem Maße aufgeladen sind und die Fahrbereitschaft wieder hergestellt ist. Die Parkberechtigung soll dabei allen elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des Gesetzes, die die Privilegien in Anspruch

nehmen können, gewährt werden. Eine Differenzierung, um nicht extern aufladbare Fahrzeuge kenntlich zu machen und von der Parkberechtigung an der Ladeinfrastruktur auszunehmen, wäre ein unverhältnismäßiger Aufwand, da der Prozentsatz dieser Fahrzeuge am bisherigen Bestand elektrisch betriebener Fahrzeuge sehr gering ist.

Auch soll die Möglichkeit geschaffen werden, Parkflächen für elektrisch betriebene Fahrzeuge ohne besondere Anbindung an die Ladeinfrastruktur z. B. an besonders verkehrsgünstigen Orten (z. B. Innenstädte, Einkaufsstrassen) vorzuhalten, um Anreize dafür zu setzen, dass Innenstädte vermehrt mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen befahren werden.

Nach § 3 Absatz 4 Nummer 2 soll es ermöglicht werden, die Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen für elektrisch betriebene Fahrzeuge freigeben zu können. Diese Regelung soll die Rechtsgrundlage für eine entsprechende Ermächtigung sein, geeignete Bussonderfahrstreifen für elektrisch betriebene Fahrzeuge freigeben zu können.

Nach § 3 Absatz 4 Nummer 3 soll es ermöglicht werden, Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten zulassen zu dürfen. Gemeint sind insbesondere solche, die aus Gründen des Schutzes vor Lärm und Abgasen aus ordnungsrechtlichen Gründen angeordnet worden sind.

Dabei handelt es sich insbesondere um

- Zu- oder Durchfahrtsbeschränkungen zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,
- Zu- oder Durchfahrtsbeschränkungen in Luftkurorten,
- Zu- oder Durchfahrtsbeschränkungen in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,
- Zu- oder Durchfahrtsbeschränkungen in Landschaftsgebieten und Ortsteilen, die überwiegend der Erholung dienen, hinsichtlich örtlich und zeitlich begrenzter Maßnahmen zum Schutz kultureller Veranstaltungen, die außerhalb des Straßenraums stattfinden und durch den Straßenverkehr, insbesondere durch den von diesem ausgehenden Lärm, erheblich beeinträchtigt werden,
- Zu- oder Durchfahrtsbeschränkungen in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten.

Nach § 3 Absatz 4 Nummer 4 soll es möglich sein, Ermäßigungen oder Befreiungen beim Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen für elektrisch betriebene Fahrzeuge vorsehen zu dürfen. So sollen insbesondere die für den Erlass von Gebührenordnungen zuständigen Länder Vergünstigungen oder Befreiungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge vorsehen können.

Absatz 5

§ 3 Absatz 5 legt eine gemeinsame Verordnungsermächtigung zur Förderung der Elektromobilität im Rahmen von Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit fest.

Es handelt sich um eine unselbständige Verordnungsermächtigung. Entsprechende Verordnungen und Regelungen können damit immer nur in Verbindung mit einer Verordnung nach § 6 StVG geschaffen werden. Dies ist zur Gewährleistung des Vorrangs von Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss geboten.

Absatz 6

Nach § 3 Absatz 6 werden die Länder ermächtigt, in Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des StVG als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorzusehen.

Zu § 4

§ 4 regelt, dass Bevorrechtigungen nach § 3 nur für Fahrzeuge gewährt werden dürfen, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind. Dabei werden das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemäß § 4 Absatz 2 ermächtigt, die Art und Weise der Kennzeichnung näher zu bestimmen.

Dabei kann der Ordnungsgeber festlegen, dass die Kennzeichnung von im Inland zugelassenen bzw. zuzulassenden Fahrzeugen durch ein Kfz-Kennzeichen erfolgen soll. Für im Ausland zugelassene Fahrzeuge kann der Ordnungsgeber festlegen, dass die Kennzeichnung durch eine Plakette erfolgen soll.

Die Kennzeichnung erfolgt auf Antrag, da es sich bei der Eigenschaft als Elektrofahrzeug nicht um ein Zulassungskriterium, sondern um einen Bevorrechtigungsgrund handelt. Es besteht hingegen keine Kennzeichnungspflicht, vergleichbar dem Oldtimerkennzeichen.

Die zuständigen Stellen prüfen, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein bevorrechtigtes Fahrzeug i. S. d. § 2 handelt. Aus den Schlüsselnummern des KBA, die in den Fahrzeugpapieren wiedergegeben werden, ergibt sich, ob es sich um einen PKW i. S. d. § 2 Nummer 1 bis 3 handelt.

Bei von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen muss zusätzlich geprüft werden, ob die Kohlendioxidemissionen je gefahrenen Kilometer 50 Gramm nicht überschreiten oder die Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine mindestens 40 Kilometer beträgt (§ 3 Absatz 2 bzw. § 5 Absatz 1). Die Kohlenstoffdioxidemissionen und die elektrische Mindestreichweite werden in den CoC-Papieren ausgewiesen. Bei einer Erstzulassung ist das CoC-Papier bereits vorzulegen.

Absatz 3

§ 4 Absatz 3 enthält die Ermächtigung für den Erlass einer gebührenrechtlichen Regelung für Amtshandlungen nach diesem Gesetz. Die Regelung ist notwendig, da die Zulassungsbehörden einen Anspruch auf eine kostendeckende Gebühr haben. Diese muss auch spezialgesetzlich geregelt werden, weil die Kennzeichnung nicht auf der Grundlage des StVG, sondern des EMoG erfolgt. Hinsichtlich der Gebührenberechnung wird § 6a Absatz 2 StVG für entsprechend anwendbar erklärt, um eigenständige Regelungen zu vermeiden. Die Gebühr kann dann auch gemeinsam mit den Gebühren für Maßnahmen im Straßenverkehr festgelegt werden.

Zu § 5

§ 5 enthält Übergangsregelungen. Im Hinblick darauf, dass die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erst am 1. Januar 2016 in Kraft tritt, wird sichergestellt, dass die bis dahin geltende europarechtliche Regelung zur Anwendung gelangt. Nach § 5 Absatz 2 genügt innerhalb eines Übergangszeitraumes bis zum 31. Dezember 2017, wenn von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge eine Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine von mindestens 30 Kilometern vorweisen können. Damit soll den Automobilherstellern die Möglichkeit gegeben werden, die elektrische Reichweite ihrer Modelle gegebenenfalls noch anzupassen.

Absatz 3

§ 5 Absatz 3 stellt klar, dass solche von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2018 gekennzeichnet wurden und die ab dem Jahr 2018 geltenden Umweltkriterien aber nicht mehr erfüllen, weiterhin gekennzeichnet werden dürfen und damit auch von den Bevorrechtigungen Gebrauch machen dürfen. Sie genießen insoweit Bestandsschutz.

Zu § 6

§ 6 ermöglicht ein rasches Verkünden von Rechtsverordnungen, soweit dies im Einzelfall notwendig werden könnte.

Zu § 7

Absatz 1

§ 7 Absatz 1 regelt, dass das Gesetz am Tag nach der Verkündung in Kraft tritt.

Absatz 2

Nach § 7 Absatz 2 führt eine zeitliche Befristung für das Gesetz ein. Bevorrechtigungen ergeben nur Sinn, wenn sie einer verhältnismäßig kleinen Gruppe gewährt werden. Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich die Anzahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Deutschland zunehmend erhöhen wird. Insofern ist eine Befristung der Regelung erforderlich.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:**Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (EmoG) (NKR-Nr. 3024) und eines Entwurfs einer 50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (NKR-Nr. 3025)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

	Erfüllungsaufwand	Weitere Kosten (in Form von Gebühren)
Bürgerinnen und Bürger: Einmaliger Zeitaufwand: Einmalige Sachkosten: Jährlicher Zeitaufwand: Jährliche Sachkosten:	9.000 Stunden 153.000 Euro 2.000 Stunden 17.000 Euro	201.000 Euro Pro Fall 27 Euro
Wirtschaft: Einmaliger Erfüllungsaufwand: Jährlicher Erfüllungsaufwand:	3,5 Mio. Euro 500.000 Euro	424.000 Euro Pro Fall 27 Euro
Verwaltung: Bund: Einmaliger Erfüllungsaufwand: Kommunen: Einmaliger Erfüllungsaufwand (Gesetz): Jährlicher Erfüllungsaufwand: Einmaliger Erfüllungsaufwand (Verordnung):	117.000 Euro 2,5 Mio. Euro 157.000 Euro 160 Euro pro Zusatzschild und dessen Aufstellung	Die Mehrkosten für Bürger sowie für die Wirtschaft in Form von Gebühren kom- pensieren den zusätzlichen Bearbeitungsaufwand der Zulassungsbehörden.
Evaluierung	Die Bundesregierung wird den vorliegenden Gesetzentwurf begleitend evaluieren.	
Befristung	Das Gesetz ist bis zum 30. Juni 2030 befristet. Es wird erwartet, dass sich elektrisch betriebene Fahrzeuge bis dahin am Markt etabliert haben. Ob nach dieser Zeit weiterhin einzelne Privilegierungen erforderlich sind, will das Ressort zum Ende des Befristungszeitraumes untersuchen.	
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.		

II. Im Einzelnen:

Mit vorliegendem Gesetzentwurf soll die Ermächtigungsgrundlage für die Einführung einer Kennzeichnung von privilegierten elektrisch betriebenen Fahrzeugen sowie für die Einführung von Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Straßenverkehrs-Ordnung geschaffen werden. Mit den Neuregelungen soll den Kommunen ermöglicht werden:

- Parkplätze an Ladesäulen für die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu reservieren,
- kostenlose Parkplätze anzubieten,
- Ausnahmen von Zu- und Durchfahrtbeschränkungen sowie
- einzelne Busspuren für gekennzeichnete Fahrzeuge anzuordnen bzw. zu öffnen.

Neben den in Deutschland zugelassenen elektrisch betriebenen Fahrzeugen, die über das Kfz-Kennzeichen gekennzeichnet werden, sollen auch im Ausland zugelassene elektrisch betriebene Fahrzeuge von den Vorteilen profitieren können. Die entsprechende Kennzeichnung erfolgt dann über eine Plakette.

Zu den nach dem Gesetz förderfähigen Fahrzeugen sollen alle Batterieelektrofahrzeuge (BEV), von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (PHEV) oder Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) zählen. Diese Fahrzeuge dürfen maximal 50 g/km CO₂ ausstoßen oder eine Mindestreichweite von 30 km (bis Ende 2017) bzw. 40 km (ab 2018) bei Elektrobetrieb aufweisen.

Der Verordnungsentwurf füllt die durch das Gesetz geschaffenen Ermächtigungen aus und schafft die Grundlage für die Kennzeichnung privilegierter elektrisch betriebener Fahrzeuge.

Erfüllungsaufwand:

Für die Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes wird davon ausgegangen, dass alle bestehenden und künftigen Halter von elektrisch betriebenen Fahrzeugen von der Privilegierung Gebrauch machen.

Dabei wird zwischen unterschiedlichen Fallgestaltungen differenziert:

- **Getypte und ungetypte elektrisch betriebene Fahrzeuge:** Bei einem getypten Kfz sind die Angaben zur Antriebs- und Kraftstoffart sowie zu CO₂-Emissionen aus den bereits ausgestellten Zulassungsbescheinigungen I und II ersichtlich. Für den Nachweis der elektrischen Mindestreichweite ist zusätzlich ein Certificate of Conformity (CoC) beizubringen. Ein entsprechender Datensatz wird beim Kraftfahrt-Bundesamt geführt. Ungetypte Fahrzeuge sind z.B. einzelgenehmigte Kfz bzw. Import-Kfz aus Übersee. Für ungetypte Fahrzeuge ist generell bereits ein Sachverständigengutachten gemäß StVZO/FZV für die Einzelgenehmigung beizubringen. In der Regel macht das Gutachten jedoch keine Angaben zur CO₂-Emission und zur elektrischen Mindestreichweite. Daher wird davon ausgegangen, dass bei dem Kennzeichenwechsel besonders für ungetypte von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge eine Herstellerbescheinigung bzw. ein entsprechendes Datenblatt von einem anerkannten Sachverständigen vorzulegen ist. Diese/Dieses ist zu beantragen.
- Halter von bereits in Deutschland zugelassenen elektrisch betriebenen Fahrzeugen (insgesamt 23.319 davon 15.822 gewerblich, 7.497 privat) müssen einen Antrag stellen, um das E-Kennzeichen zu erhalten. Dabei ist das Zulassungsverfahren erneut zu durchlaufen. Aufgrund des zusätzlichen Prüf- und Eingabeaufwands entstehen dem Halter zwei (getypt) bis drei (ungetypt) Minuten mehr Wartezeit in der Behörde. Für ungetypte Hybridelektrofahrzeuge kommen zehn Minuten Mehraufwand für die Beantragung der Herstellerbescheinigung bzw. des entsprechenden Datenblattes hinzu. Darüber hinaus entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von 20 Euro pro Fall für die neuen Kennzeichen und

durchschnittlich 250 Euro bei ungetypten elektrisch betriebenen Fahrzeugen für die Herstellerbescheinigung bzw. für das entsprechende Datenblatt (einmaliger Erfüllungsaufwand).

- Um das Ziel der Bundesregierung von einer Million in Deutschland zugelassener elektrisch betriebener Fahrzeuge bis 2020 zu erreichen, prognostiziert das Ressort (zur Vereinfachung linear) insgesamt 140.000 Neuzulassungen pro Jahr (davon 95.200 gewerblich und 44.800 privat). Da die Fahrzeuge sowieso einer Zulassung nach gängigem Verfahren bedürfen, wird lediglich der Mehraufwand aufgrund der zusätzlich beizubringenden Nachweise betrachtet (zwei Minuten für getypte, drei Minuten für ungetypte Fahrzeuge, zehn Minuten für die Beantragung der Herstellerbescheinigung). Hinzu kommen durchschnittlich 250 Euro bei ungetypten elektrisch betriebenen Fahrzeugen für die Herstellerbescheinigung bzw. für das entsprechende Datenblatt (jährlicher Erfüllungsaufwand).

Darüber hinaus entsteht für die Versicherungswirtschaft einmaliger Umstellungsaufwand von durchschnittlich 48.000 Euro pro Unternehmen aufgrund der Anpassung der EDV-Systeme.

Analog zu den Aufwänden für Bürger und Wirtschaft entsteht auch für die Verwaltung einmaliger und jährlicher Erfüllungsaufwand. Für die Bundesverwaltung (KBA; Zollverwaltung u.a.) entstehen einmalige Umstellungskosten für die Anpassung der Verfahren und der Software. Für die Zulassungsbehörden entsteht ebenfalls einmaliger Erfüllungsaufwand für die Anpassung der Verfahren, der Software, für Mitarbeiterschulungen, für die Zuteilung der neuen Kennzeichen sowie für die Zuteilung der Plakette an Halter von bereits zugelassenen elektrisch betriebenen ausländischen Fahrzeugen. Der Aufwand aufgrund der Zuteilung der neuen Kennzeichen sowie der Plakette wird durch Gebühren ausgeglichen. Darüber hinaus entsteht den Ländern bzw. Kommunen einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von durchschnittlich rd. 160 Euro pro Fall für Materialkosten und das Aufstellen der entsprechenden Zusatzschilder. Des Weiteren können nach Auskunft der Kommunen weitere nicht unerhebliche Kosten im Rahmen der verkehrsplanerischen und technischen Vorbereitung bzw. Umrüstung/Umwidmung von bspw. Busspuren entstehen. In beiden Fällen kann jedoch nachvollziehbar noch keine Angabe zu den Fallzahlen gemacht werden, da noch nicht absehbar ist, in welchem Umfang die Kommunen die Bevorrechtigung einrichten werden. Jährlicher Erfüllungsaufwand entsteht bei den Zulassungsbehörden aufgrund des nun zum bestehenden Zulassungsverfahrens hinzukommenden Prüf- und Eingabeaufwands (zwei bis drei Minuten pro Fall) sowie für die Zuteilung von Plaketten an ausländische Halter von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (sieben Minuten pro Fall).

Der einmalige und jährliche Erfüllungsaufwand für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung kann der obigen Tabelle entnommen werden.

Weitere Kosten:

Für private und gewerbliche Halter, die für ihr bereits zugelassenes elektrisch betriebenes Fahrzeug von der Privilegierung Gebrauch machen wollen, entstehen einmalige Gebühren in Höhe von rd. 27 Euro.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatterin

Anlage 3

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 927. Sitzung am 7. November 2014 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Der Bundesrat verweist auf die wachsende Bedeutung alternativer Antriebskonzepte und deren Auswirkungen auf die Wertschöpfung im Automobilbau und begrüßt vor diesem Hintergrund die Förderung elektrisch betriebener Fahrzeuge.
2. Der Bundesrat unterstützt die Zielsetzung, durch eine Markteinführung von Elektrofahrzeugen einen Beitrag zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und Schadstoffe im Verkehrssektor zu leisten und gleichzeitig die Abhängigkeit von Energieimporten zu senken.
3. Der Industriestandort Deutschland soll zum Vorreiter bei der Elektromobilität werden. Elektromobilität ist im Rahmen der Strategie einer gezielten Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zugleich eine Schlüsseltechnologie zur Sicherung der Mobilität des Einzelnen. Als wesentliches Element der Energiewende im Verkehrssektor kann sie im Zusammenspiel mit dem Umbau des Kraftwerksparks einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der deutschen Klimaschutzziele leisten.
4. Die Markteinführung von Elektrofahrzeugen ist dabei eine Maßnahme, die komplementär und nicht alternativ zu anderen Maßnahmen verfolgt werden muss, wie z. B. zum Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs sowie zur weiteren CO₂- und Schadstoffreduktion von konventionellen Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Antriebskonzepte lösen keine verkehrlichen Probleme wie Stau oder Parkraumüberlastung. Nur durch eine Kombination verschiedener Maßnahmen, durch konsequente Förderung effizienterer Antriebstechnologien und durch die intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger (Intermodalität) kann die Nachhaltigkeit des Verkehrssektors signifikant und kostengünstig gestärkt werden.
5. Der Bundesrat stellt fest, dass das erstmals 2009 formulierte Ziel der Bundesregierung und der Nationalen Plattform Elektromobilität, im Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen sowie Leitmarkt für die Elektromobilität zu werden, mit den bislang vorgelegten Programmen und Gesetzen kaum zu realisieren sein wird. Vor diesem Hintergrund scheint auch der nun vorliegende Gesetzentwurf nicht in der Lage, in der Breite eine verstärkte Nachfrage nach Elektrofahrzeugen zu generieren.
6. Deutschland soll zum Leitanbieter und zum Leitmarkt für Elektromobilität werden. Als Meilenstein auf dem Weg dorthin sieht der Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität vor, bis zum Jahr 2020 einen Bestand von einer Million Fahrzeugen mit Elektromotor in Deutschland zu erreichen. Nachdem elektrisch betriebene Fahrzeuge in diesem Zeitraum gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor noch signifikant höhere Gesamtnutzungskosten aufweisen werden, wird eine erfolgreiche Einführung neben den im Gesetzentwurf vorgesehenen Bevorrechtigungen auch von monetären Anreizen als begleitenden Förderelementen abhängen.
7. Busse sind ein Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Während ein PKW im Schnitt weniger als eine Stunde täglich im Betrieb ist, so sind es bei Stadtbussen eher rund 16 Stunden. Es besteht mit einer Elektrifizierung von Stadtbussen die Möglichkeit, sehr effizient die Elektromobilität voranzubringen. Ein Diesel-Gelenkbus verbraucht im Jahr etwa 40 000 Liter Diesel – was einem CO₂-Ausstoß von über 100 Tonnen entspricht. Gemessen an den Schadstoffemissionen erbringt ein Elektrobus eine Entlastung, wie sonst erst durch 60 bis 100 Elektro-PKW erreicht werden würden. Derzeit sind weit über 90 Prozent der Stadtbusse in Deutschland mit Dieselantrieben ausgestattet. Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, die Elektrifizierung des ÖPNV deutlich verstärkt zu fördern, um hiermit über das Antriebskonzept hinaus ein Zeichen für nachhaltige Mobilität zu setzen.
8. Wissenschaftliche Untersuchungen und Stellungnahmen der Wirtschaft sowie der Nationalen Plattform Elektromobilität zeigen, dass gewerbliche Fahrzeugflotten von strategischer Bedeutung für die ersten Phasen der Markteinführung von Elektrofahrzeugen sein können, da sich diese Fuhrparks besonders gut zur Umstellung auf Elektromobilität eignen. Nachteilig wirken sich bislang die höheren Anschaffungskosten aus, die sich in der Regel nicht über niedrigere Betriebskosten kompensieren lassen. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, einen Fokus auf dieses Segment zu legen und kurzfristig Vorschläge zu erarbeiten, wie

Anreize geschaffen und bestehende Hindernisse für die Umstellung dieser Fahrzeugflotten beseitigt werden können.

9. Der Bundesrat bedauert, dass die Bundesregierung den vorliegenden Gesetzentwurf nicht genutzt hat, um auch eine Kennzeichnung von Carsharing-Fahrzeugen als Voraussetzung für deren Privilegierung im Verkehrsraum zu realisieren. Carsharing hat ein großes Potenzial, private PKW zu ersetzen und damit den Straßenraum zu entlasten. Carsharing-Fahrzeuge sind auf Grund ihrer hohen Nutzerfrequenz besonders umweltfreundlich, vor allem in diesem Bereich sind Elektrofahrzeuge sinnvoll einsetzbar. Der Bundesrat verweist auf seinen Beschluss vom 7. Juli 2013 (BR-Drucksache 553/13 (Beschluss)) und bittet die Bundesregierung, schnellstmöglich eine entsprechende Regelung für Carsharing-Fahrzeuge – unabhängig von ihrem Antrieb – vorzulegen.
10. Der Bundesrat stellt fest, dass bei der Entwicklung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und elektrischen Energiespeichern fortwährend technische Fortschritte erzielt werden. Von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, so genannte Plug-In-Hybride, sind hierbei wichtige Entwicklungstreiber und Technologieträger und werden im vorliegenden Gesetzentwurf ab einer Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine von mindestens 40 Kilometern von den Bevorrechtigungen erfasst. Um die technologische Entwicklung zu befördern und die Akzeptanz der Elektromobilität in der Bevölkerung zu steigern, sollten die Anforderungen an Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge während der Geltungsdauer des Elektromobilitätsgesetzes stufenweise angehoben werden. Demnach sollte ab dem 1. Januar 2020 bei Neuzulassung von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen die rein elektrische Reichweite zum Erhalt der Bevorrechtigungen mindestens 60 Kilometer betragen.

Zu den einzelnen Vorschriften

11. Zu § 3 Absatz 4 Nummer 2

Der Bundesrat sieht insbesondere kein hinreichendes Potenzial für die mit der Kennzeichnung beabsichtigte Option, dass Kommunen Bus- und Umweltpuren für Elektrofahrzeuge freigeben. In vielen Ballungsräumen wird ein starkes Wachstum bei Bus und Bahn verzeichnet, diese Entwicklung ist wünschenswert auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität. Es besteht vielerorts die Gefahr, dass infolge einer Freigabe für E-Fahrzeuge die Vorteile dieser Sonderspuren für den ÖPNV auf Dauer reduziert werden. Bereits vorhandene Bussonderstreifen sind i.d.R. so angelegt, dass zusätzlicher Verkehr durch elektrisch betriebene Fahrzeuge den Linienverkehr wesentlich stören würde. Zudem bestehen hinsichtlich der vorgesehenen Ausnahmen bei Verkehrsverboten sowie bei der Benutzung von Busspuren auch verkehrssicherheitsfachliche Bedenken.

12. Zu § 4

Der Bundesrat hält die vorgesehene Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen mit vollständig neuen Nummernschildern für unnötig aufwändig, teuer und damit nutzerunfreundlich. Für ausländische Fahrzeuge ist zudem ein zweites Kennzeichnungsregime über farbige Plaketten aus europarechtlichen Gründen notwendig. Damit sollen zwei verschiedene Kennzeichnungssysteme geschaffen werden, die eine wirksame Kontrolle vor allem in Grenzregionen erheblich erschwert. Eine einfache und kostengünstige Kennzeichnung über eine einheitliche farbige Plakette, die gut sichtbar an der Windschutzscheibe angebracht werden kann, wäre demgegenüber vorzugswürdig.

13. Zu § 7 Absatz 2

Der Bundesrat hält überdies die Geltungsdauer des Elektromobilitätsgesetzes bis zum 30. Juni 2030 für unangemessen lang. Gerade mit Blick auf die großen Unsicherheiten in der weiteren Marktentwicklung sollten heutige und künftige Förderinstrumente durch eine hohe dynamische Anpassungsfähigkeit an Änderungen der technologischen und ökonomischen Bedingungen gekennzeichnet sein.

Anlage 4

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme wie folgt:

Zu den Nummern 1 – 4 (zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung begrüßt die Stellungnahme des Bundesrates.

Zu den Nummern 5 und 6 (zum Gesetzentwurf allgemein)

Der vorliegende Gesetzentwurf ist ein Beitrag zur Umsetzung der Ziele der Bundesregierung, Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter von Elektromobilität zu entwickeln. Darüber hinaus plant die Bundesregierung weitere Maßnahmen wie den Abbau von Hemmnissen bei dem Aufbau von Ladeinfrastruktur sowohl im privaten als auch öffentlichen Raum. Die Bundesregierung prüft darüber hinaus, ob weitere Anreize sinnvoll und umsetzbar sind. Daneben wird die Beschaffungsinitiative der Bundesregierung fortgeführt. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) bietet im Rahmen ihres Umweltprogramms bereits zinsgünstige Kredite für kleine und mittlere Unternehmen zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur.

Zu Nummer 7 (zum Gesetzentwurf allgemein)

Auch die Bundesregierung ist der Ansicht, dass die Elektrifizierung von Bussen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Emissionen von Kohlendioxid, Schadstoffen und Lärm erheblich reduzieren und damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität in Städten leisten kann. Deshalb fördert die Bundesregierung die Markteinführung der Hybridbustechnologie, die schon zu Beginn der Förderung im Jahr 2008 serienreif war. Parallel dazu fördert die Bundesregierung in Demonstrationsprojekten die weitere Elektrifizierung des ÖPNV durch Plug-In-Hybride und reine Elektrobusse. Auch künftig wird die Bundesregierung die Markteinführung von bereits serienreifen Technologien zur Elektrifizierung des ÖPNV sowie in Demonstrationsprojekten die Erprobung neuer Technologien zur weiteren Elektrifizierung fördern. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der ÖPNV in die Zuständigkeit der Länder, insbesondere als Besteller von Verkehrsleistungen fällt, so dass es die Länder auch in der Hand habenselbstständig, hier einen Beitrag für einen vermehrten Einsatz von elektrifizierten Bussen zu leisten.

Zu Nummer 8 (zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung teilt die Ansicht des Bundesrates, dass gewerbliche Flotten eine wichtige Rolle bei der Markteinführung von Elektrofahrzeugen spielen. Seit dem 1. Oktober 2014 bietet die KfW-Bank kleinen und mittleren Unternehmen zinsgünstige Kredite für den Erwerb von gewerblich genutzten Elektrofahrzeugen sowie für die Errichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge und Betankungsanlagen für Wasserstoff. Darüber hinaus prüft die Bundesregierung, ob weitere Anreize monetärer oder nicht-monetärer Art sinnvoll und umsetzbar sind.

Zu Nummer 9 (zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, dass Carsharing ein großes Potenzial für eine nachhaltige Mobilität in Städten bietet. Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfes ist die Bevorrechtigung bestimmter Antriebstechnologien; dazu wäre es nicht sinnvoll, dies mit Privilegien für bestimmte Nutzungsformen zu verbinden. Deshalb erarbeitet die Bundesregierung derzeit einen eigenständigen Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von Carsharingfahrzeugen.

Zu Nummer 10 (zum Gesetzentwurf allgemein)

Die Bundesregierung sieht extern aufladbare Hybridfahrzeuge (Plug-In-Hybride) als wichtigen Schritt auf dem Weg zu einer Elektrifizierung des Straßenverkehrs. Deshalb sollen neben reinen Batterieelektrofahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen auch Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge privilegiert werden. Grundlage für die Privilegierung ist jedoch ein tatsächlicher Umweltvorteil dieser Fahrzeuge. Deshalb werden nur solche Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge privilegiert, die bestimmten Umweltkriterien entsprechen. Dies ist der Fall, wenn die Fahrzeuge einen CO₂-Ausstoß von höchstens 50 g pro Kilometer verursachen. Neben diesem CO₂-Kriterium ist es sinnvoll, alternativ auf eine elektrische Mindestreichweite abzustellen. Damit sollen auch Plug-In Hybride der Mittel- und Oberklasse sowie leichte Nutzfahrzeuge in die Privilegierung mit einbezogen werden. Damit können insbesondere auch viele kleine und mittlere Unternehmen, die Elektrofahrzeuge nutzen, von den Privilegien profitieren. Deshalb sollen auch Plug-In-Hybride mit einer elektrischen Mindestreichweite von 40 km privilegiert werden und die

entsprechende Kennzeichnung erhalten. Um den Automobilherstellern ausreichend Zeit zu geben, sich auf diese Kriterien einzustellen und ggf. die Batteriekapazität der Modelle zu erhöhen, soll übergangsweise bis 2018 auch eine elektrische Reichweite von 30 km ausreichend sein.

Mit der im Gesetzesentwurf festgelegten Mindestreichweite kann der weit überwiegende Teil der täglichen Kurzstrecken elektrisch zurückgelegt werden. Damit haben diese Fahrzeuge in der Praxis einen erheblichen Umweltvorteil und tragen zur weiteren Elektrifizierung des Straßenverkehrs bei. Für eine Marktdurchdringung elektrisch betriebener Fahrzeuge ist es zudem vorteilhaft, eine möglichst große Bandbreite an Modellen in Anreizsysteme einzubeziehen.

Eine weitere Anhebung der elektrischen Reichweite nach dem Jahr 2018 ist aus Sicht der Bundesregierung derzeit nicht sinnvoll. Zum einen würde das Kriterium der Mindestreichweite damit in der Praxis überflüssig, da ohnehin nahezu alle Fahrzeuge mit einer elektrischen Reichweite von 60 km auch einen CO₂-Ausstoß von weniger als 50g pro Kilometer aufweisen können. Zum anderen betont auch der Bundesrat, wie schnell die technische Entwicklung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen voranschreitet. Deshalb lässt sich aus Sicht der Bundesregierung jetzt noch nicht voraussehen, welche technischen Eigenschaften Plug-In-Hybride im Jahr 2020 aufweisen werden. Es erscheint daher sinnvoller, eine Evaluierung des Gesetzes, insbesondere der Umweltkriterien und der gewährten Bevorrechtigungen, vorzunehmen. Dies ist in der Gesetzesbegründung auch so vorgesehen. Auf dieser Grundlage kann das Gesetz dann bei Bedarf an die tatsächlichen technischen Entwicklungen angepasst werden.

Zu Nummer 11 (zu § 3 Absatz 4 Nummer 2)

Die Bundesregierung teilt die Auffassung, dass ein starkes Wachstum der Nutzung von Bussen und Bahnen wünschenswert ist. Nach Auffassung der Bundesregierung steht dies jedoch nicht im Gegensatz zu dem vorliegenden Gesetzentwurf. Der Gesetzentwurf ermächtigt lediglich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, im Verordnungswege den vor Ort zuständigen Behörden die Möglichkeit einzuräumen, die Nutzung von Busspuren für Elektrofahrzeuge freizugeben.

Die Entscheidung über die Freigabe erfolgt jedoch durch die zuständigen Behörden vor Ort. So ist sichergestellt, dass eine Öffnung nur dort in Betracht kommt, wo dies im Einzelfall sinnvoll ist. Zudem schränkt die bereits geplante Verwaltungsvorschrift die Ermessenausübung der zuständigen Behörden vor Ort dahingehend ein, dass eine Öffnung der Busspuren nur dann erfolgen soll, wenn Belange des ÖPNV oder die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht entgegenstehen.

Zu Nummer 12 (zu § 4)

Der vorliegende Gesetzentwurf ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, im Verordnungswege die Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen zu regeln. Die konkrete Ausgestaltung erfolgt in der geplanten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung sowie in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr. Die Verordnung bedarf der Zustimmung des Bundesrates; in diesem Gesetzgebungsverfahren ist sie jedoch noch nicht Gegenstand der Beratungen.

In dem Entwurf der Verordnung ist vorgesehen, dass die Kennzeichnung mittels eines besonderen amtlichen Kennzeichens („E-Kennzeichen“ als Nummernschild) erfolgt. Für nicht in Deutschland zugelassene Fahrzeuge ist eine Plakette zur Kennzeichnung als Elektrofahrzeug vorgesehen.

Die Kennzeichnung von Elektrofahrzeugen kann am besten mittels eines Kfz-Kennzeichens erfolgen. Dieses ist an Vorder- und Heckseite des Fahrzeugs gut erkennbar, so dass für Ordnungskräfte und andere Verkehrsteilnehmer auf den ersten Blick deutlich wird, dass ein bestimmtes Fahrzeug eine bestimmte Privilegierung in Anspruch nehmen darf, weil es sich dabei um ein Elektrofahrzeug handelt. Dies kann auch zu mehr Akzeptanz in der Bevölkerung führen. Ausländische Kfz können bei Bedarf eine Plakette beantragen.

Zu Nummer 13 (zu § 7 Absatz 2)

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich die Anzahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen in Deutschland zunehmend erhöhen wird und Privilegien nur sinnvoll sind, wenn sie einer verhältnismäßig kleinen Gruppe gewährt werden. Deshalb ist das Gesetz bis zum 30. Juni 2030 befristet. Diese Frist ist aus Sicht der Bundesregierung angemessen, um Kommunen, Unternehmen und Bürgern die notwendige Planungssicherheit zu verschaffen. In der Begründung des Gesetzes ist eine begleitende Evaluierung vorgesehen, so dass sowohl die Kriterien für die zu bevorrechtigenden Fahrzeuge, als auch die konkreten Bevorrechtigungen überprüft und bei Bedarf entsprechend angepasst werden können.