

Gesetzesantrag
der Freien und Hansestadt Hamburg

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes**A. Problem und Ziel**

Das Straßenverkehrsgesetzes (StVG) enthält bisher keine klaren Ermächtigungsgrundlagen, die eine rechtssichere Regelung von Parkvorrechten und Parkgebührenbefreiungen für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum ermöglichen. Dies führt zu Rechtsunsicherheit in den Ländern, die sich beim Gesetzesvollzug nachteilig auf die Förderung der Elektromobilität auswirkt. Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz soll der Forderung der Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. Oktober 2010, 6./7. April 2011 und 4./5. Oktober 2012 entsprochen werden, im Interesse der Förderung der Elektromobilität eindeutige und klare Gesetzesgrundlagen zu schaffen.

B. Lösung

Der vorliegende Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) beinhaltet auf die Förderung der Elektromobilität ausgerichtete Änderungen dieses Gesetzes. In § 6 Absatz 1 Nummer 14 a Buchstabe b) StVG wird eine Ermächtigung zum Erlass von Park- und Haltregelungen zugunsten der Führer von Elektrofahrzeugen i.S.v. § 6 a Absatz 7 StVG (neu) eingeführt. Mit dieser Ermächtigung können Stellflächen für Elektrofahrzeuge an eigens für sie eingerichteten Ladestationen geschaffen werden. Des Weiteren wird durch Einfügung eines § 6 a Absatz 7 StVG eine Ermächtigung zugunsten der Landesregierungen geschaffen, in den Gebührenordnungen nach § 6 a Absatz 6 Satz 2 StVG Befreiungen für die dort beschriebenen Elektrofahrzeuge vorzunehmen.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten und Verwaltungsaufwand

Bei Ländern und Kommunen entstehen Kosten in Abhängigkeit davon, ob auf Grundlage der neu geschaffenen gesetzlichen Ermächtigung entsprechende Regelungen getroffen werden. Dabei ist zu erwarten, dass in den kommunalen Haushalten derzeit noch nicht bezifferbare Mindereinnahmen durch den Parkgebührenverzicht zu verzeichnen sein werden, deren Höhe sich nach dem zeitlichen und regionalen Umfang der für die örtliche Parkraumbewirtschaftung auf Grundlage der in Artikel 1 Nummer 1 und 2 enthaltene Ermächtigungen sowie nach der Anzahl der zum Straßenverkehr zugelassenen Elektrofahrzeuge bemisst. Ferner entstehen in bestimmtem Umfang Informationspflichten gegenüber Bürgern, die mit einem derzeit nicht bezifferbaren, jedoch insgesamt eher geringfügigem Aufwand verbunden sein werden.

E. Auswirkungen auf die private Wirtschaft/sonstige Kosten

Kosten für die Wirtschaft entstehen durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes nicht. Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich.

Bundesrat

Drucksache 671/13

03.09.13

Gesetzesantrag
der Freien und Hansestadt Hamburg

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Präsident des Senats
der Freien und Hansestadt Hamburg

Hamburg, den 30. August 2013

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Winfried Kretschmann

Sehr geehrter Herr Präsident,

der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat beschlossen, dem Bundesrat den als Anlage mit Begründung beigefügten

Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

zuzuleiten.

Ich bitte, die Vorlage gemäß § 36 Absatz 2 der Geschäftsordnung des Bundesrates auf die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 20.09.2013 zu setzen und anschließend den zuständigen Ausschüssen zur Beratung zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen
Olaf Scholz

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch.....
(BGBl. I S.), wird wie folgt geändert:

1. § 6 Absatz 1 Nummer 14 wird durch folgende Nummern 14a und 14b ersetzt:

„14a. die Beschränkung des Haltens und Parkens zugunsten

- a) der Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel,
- b) der Führer von Kraftfahrzeugen gemäß § 6 a Absatz 7, soweit diese von außen mit elektrischer Energie aufladbar sind, im Bereich von Ladestationen;

14b. die Schaffung von Parkmöglichkeiten für schwerbehinderte Menschen mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, mit Amelie (ihnen fehlen beide Arme) oder Phokomelie (Hände oder Füße setzen unmittelbar am Rumpf an) oder vergleichbaren Funktionseinschränkungen sowie für blinde Menschen, insbesondere in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte;“ .

2. § 6a wird wie folgt geändert:

2.1 Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 eingefügt:

„(7) In den Gebührenordnungen nach Absatz 6 Satz 2 können Befreiungen von der Gebührenpflicht für Kraftfahrzeuge vorgesehen werden,

1. deren Antrieb ausschließlich durch Elektromotoren erfolgt, die aus elektrochemischen Energiespeichern, emissionsfrei betriebenen Energiewandlern, emissionsfreien Energiequellen oder aus Kombinationen von diesen gespeist werden, oder
2. deren Antriebssystem - bestehend aus Elektromotoren und anderen Motoren oder Antriebsquellen - ganz oder überwiegend aus mechanischen und von außen aufladbaren elektrochemischen Energiespeichern, aus emissionsfrei betriebenen Energiewandlern oder aus Kombinationen von diesen gespeist wird.“

2.2 Die bisherigen Absätze 7 und 8 werden Absätze 8 und 9.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

A. Allgemein

I. Anlass und Zielsetzung

Der Ausbau der Elektromobilität in Deutschland ist ein Ziel, das gleichermaßen von Bund und Ländern mit Nachdruck unterstützt wird. Die Entwicklung und industrielle Fertigung schadstoffarmer elektrischer Antriebe bietet nachhaltiges Potenzial, um in den Sektoren Forschung und Entwicklung sowie bei der industriellen Wertschöpfung am Standort Deutschland in den kommenden Jahren einen volkswirtschaftlich relevanten Beitrag für den Innovationsstandort Deutschland zu leisten. Zugleich trägt die Technologie in der praktischen Anwendung schon heute zur schrittweisen Etablierung neuer Verkehrs- und Mobilitätskonzepte bei. Dem trägt der Gesetzgeber mit dem vorliegenden Änderungsgesetz Rechnung.

Der Anteil an Elektrofahrzeugen wird für die verkehrliche Praxis zunehmend von Bedeutung sein, wobei sich das Aufkommen dieser Fahrzeuge angesichts technologiebedingter Reichweitenbeschränkung heute wie auch zukünftig ganz überwiegend auf innerstädtische Verkehrsräume konzentrieren wird.

Dort können diese Fahrzeuge einen signifikanten Beitrag zur Minderung umwelt- und klimaschädlicher, verkehrsbedingter Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, Kohlendioxidausstoß) bewirken. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen in städtischen Verkehrsräumen kann darüber hinaus aber in erheblichem Umfang auch zur Verminderung der gesamtverkehrlichen Belastung beitragen. Eine wachsende Bedeutung für innerstädtische Verkehrsräume erlangt die Nutzung von Elektrofahrzeugen vor allem in intermodalen Zusammenhängen, bei denen Wegstrecken mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Fahrrad, Auto) zurückgelegt werden. So wird die Straße als Verkehrsraum sowie die Umwelt von zusätzlichen Lärm- oder Schadstoffausstoß entlastet.

Der Gesetzgeber ist daher aufgerufen, es den Ländern künftig zu ermöglichen, im Rahmen ihrer Vorgaben für die kommunale Parkraumbewirtschaftung mit einer Flexibilisierung bei der Gebührenerhebung angemessen reagieren zu können.

Zugleich bedarf es einer besonderen Berücksichtigung des technologiebedingten Erfordernisses, den Führern dieser Fahrzeuge neben Ladeplätzen auf Privatgelände vor allem eigens hierfür eingerichtete Ladestationen auf öffentlichen oder öffentlich zugänglichen Flächen im innerstädtischen Straßenraum anzubieten, wo sie elektrische Energie zuführen können. Im Sinne eines Nachteilsausgleichs für die Nutzer betreffender Fahrzeuge sind sie

bei der Inanspruchnahme der an diesen Ladestationen gelegenen Stellflächen zu bevorzugen.

Weitere grundlegende Voraussetzung für den künftigen Vollzug der jeweiligen Regelung ist die rechtssichere Erkennbarkeit der einbezogenen Fahrzeuge über eine bundeseinheitliche Fahrzeugkennzeichnung.

II. Lösung

Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz wird in § 6 Absatz 1 Nummer 14 a Buchstabe b) StVG eine Ermächtigung zum Erlass von Park- und Haltregelungen zugunsten der Fahrer der in § 6 a Absatz 7 StVG bezeichneten Fahrzeuge eingeführt, der zufolge eine in jeder Hinsicht rechtssichere Bevorzugung der Fahrer dieser Fahrzeuge unter dem Aspekt des Nachteilsausgleichs für das Abstellen von Fahrzeugen auf den an eigens für Elektrofahrzeuge eingerichteten Ladestationen gelegenen und als solche ausgewiesenen Stellflächen bewirkt werden soll. Das Gesetz folgt damit einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, die die durch die Verkehrsblattverlautbarung eingeräumte Möglichkeit, Parkplätze für Elektrofahrzeuge ausweisen zu können, nicht für eine hinreichend rechtssichere Grundlage hält (Ziffer 4 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. April 2011 zu TOP 5.1. „Elektromobilität“). Sie gewährleistet nicht das von der Verkehrsministerkonferenz gewünschte Höchstmaß an Rechtssicherheit (Ziffer 2 des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. Oktober 2010 zu TOP 4.1 „Elektromobilität“), da sie keinen Rechtsakt darstellt.

Die bevorzugte Inanspruchnahme entsprechender Stellflächen durch die Fahrer von Elektrofahrzeugen dient dabei der Sicherung ihrer Teilnahme am Straßenverkehr. Durch sie wird teilweise eine Kompensation der antriebsbedingten Nachteile von Elektrofahrzeugen beim Einsatz im Straßenverkehr erreicht. Gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren haben sie eine erheblich eingeschränkte Reichweite, so dass sie wesentlich öfter geladen als herkömmliche Fahrzeuge betankt werden müssen. Außerdem dauert der betreffende Ladevorgang aus technischen Gründen erheblich länger als das Betanken eines mit Mineralölprodukten betriebenen Fahrzeugs an einer herkömmlichen Tankstelle. Der Nutzervorteil einer Parkprivilegierung gleicht somit teilweise die antriebstechnisch bedingten Nachteile für Kraftfahrzeugführer bei einer Benutzung von Elektrofahrzeugen aus. Ausgenommen aus dieser Regelung sind lediglich diejenigen der in § 6a Absatz 7 StVG bezeichneten Fahrzeuge, die nicht von außen mit elektrischer Energie aufladbar sind.

Des Weiteren wird durch das Einfügen eines § 6 a Absatz 7 StVG eine Ermächtigung zugunsten der Landesregierungen geschaffen, in den Gebührenordnungen nach § 6 a Absatz 6 Satz 2 StVG Befreiungen für die dort beschriebenen Elektrofahrzeuge vornehmen zu können. Damit werden zusätzliche Anreize zur vermehrten Nutzung von Elektrofahrzeugen im innerstädtischen Verkehr geschaffen.

Die Park- und Gebührenbevorzugung erfordert außerdem eine Regelung zur Kennzeichnung der betreffenden Fahrzeuge. Ein besonderes Kennzeichen ist dabei die beste Lösung. Einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes bedarf es hierfür jedoch nicht. Die

entsprechende Änderung der Fahrzeug-Zulassungs-Verordnung zur Einführung eines „blauen Kennzeichens“ für Elektrofahrzeuge wird im Wege einer Verordnungsvorlage nach Artikel 80 Absatz 3 Grundgesetz (GG) verfolgt.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr und Gebührenerhebung) sowie Nummer 24 (Luftreinhaltung) GG. Die Regelung einer Park- und einer Gebührenbevorrechtigung für Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrzeugen erfolgt wegen des Sachzusammenhangs zweckmäßigerweise im StVG.

III. Alternativen

Keine.

IV. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

IV.1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Es ist zu erwarten, dass in den kommunalen Haushalten derzeit noch nicht bezifferbare Mindereinnahmen durch den Parkgebührenverzicht zu verzeichnen sein werden, deren Höhe sich nach dem zeitlichen und regionalen Umfang der für die örtliche Parkraumbewirtschaftung auf Grundlage der in Artikel 1 Nummer 1 und 2 enthaltenen Ermächtigungen sowie nach der Anzahl der zum Straßenverkehr zugelassenen Elektrofahrzeuge bemisst.

IV.2. Haushaltsausgaben mit Vollzugaufwand

Bei Ländern und Kommunen entstehen Kosten in Abhängigkeit davon, ob auf Grundlage der neu geschaffenen gesetzlichen Ermächtigung entsprechende Regelungen getroffen werden. Sie sind derzeit jedoch nicht im Einzelnen bezifferbar.

V. Sonstige Kosten

Sonstige Kosten sind nicht ersichtlich. Kosten für die Wirtschaft entstehen durch die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes nicht.

B. Einzelne Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 6 Absatz 1 Nummer 14a Buchstabe b) StVG

Die Regelung berechtigt die Länder zur Einrichtung von Stellplätzen für Elektrofahrzeuge im Bereich von Ladestationen. Park- und Halteregelungen zu Gunsten der Führer von Elektrofahrzeugen im Bereich von Ladestationen tragen zur Förderung der Elektromobilität bei. Dazu gehört der Aufbau einer Infrastruktur und die Verankerung der Elektromobilität im öffentlichen Raum einschließlich der Einrichtung von Ladestationen im öffentlichen Straßenraum ("Elektrotankstellen").

Die privilegierte Inanspruchnahme entsprechender Stellflächen durch die Führer von Elektrofahrzeugen dient dabei zur Sicherung ihrer Teilnahme am Straßenverkehr. Durch sie wird teilweise eine Kompensation der antriebsbedingten Nachteile von Elektrofahrzeugen beim Einsatz im Straßenverkehr erreicht. Gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren haben sie eine erheblich eingeschränkte Reichweite, so dass sie wesentlich öfter geladen als herkömmliche Fahrzeuge betankt werden müssen. Außerdem dauert der betreffende Ladevorgang aus technischen Gründen erheblich länger als das Betanken eines mit Mineralölprodukten betriebenen Fahrzeugs an einer herkömmlichen Tankstelle.

Das Straßenverkehrsgesetz lässt bislang eine Privilegierung beim Halten und Parken nur für Bewohner und Schwerbehinderte zu. Um eine Bevorrechtigung beim Halten und Parken auch für die Führer bestimmter Elektrofahrzeuge zu erreichen, sind in Anlehnung an die Bevorrechtigung von Schwerbehinderten im ruhenden Verkehr Regelungen erforderlich, die es rechtssicher und wirksam durchsetzbar erlauben, ggf. Fahrbahnen, Gehwege, Seitenstreifen oder Parkstreifen und -buchten für Elektrofahrzeuge im Zusammenhang mit dem "Elektrotanken" freizuhalten. Somit bedarf es einer Ergänzung von § 6 Absatz 1 Nummer 14 StVG. Die allgemeine Ermächtigung in § 6 Absatz 1 Nummer 3 StVG, die den Erlass von Maßnahmen zur Erhaltung der Ordnung des Verkehrs ermöglicht, genügt für eine solche allein antriebsbezogene Bevorrechtigung im Straßenverkehr nicht. Bei dem langfristig angelegten bundesweiten Aufbau einer Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität sind die beteiligten Investoren, Planer und Behörden gleichermaßen auf in jeder Hinsicht zweifelsfreie Rechtsgrundlagen angewiesen, die auf längere Sicht verlässlich sind.

Diese Änderung hat der Bundesrat schon einmal mit ähnlicher Begründung am 24. September 2010 beschlossen (BR-Drucksache 489/10(Beschluss)). Nach der Gegenäußerung der Bundesregierung (BT-Drucksache 17/3035), der der Bundestag gefolgt ist, war die vorgeschlagene Ergänzung des StVG zur Erreichung dieses Ziels nicht erforderlich, weil bereits nach derzeitiger Rechtslage für Elektrofahrzeuge entsprechende Parkbuchten vorgehalten werden können. Nachdem sich die derzeitigen Rechtsgrundlagen in einem Verfahren vor dem VG Gelsenkirchen (17 K 4293/12) nicht als hinreichend tragfähig zur Durchsetzung der Parkvorrechte erwiesen haben, wird diese Rechtsauffassung nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums als federführendes Ressort so nicht mehr vertreten und inzwischen die Notwendigkeit einer ergänzenden gesetzlichen Regelung im Interesse der Förderung der Elektromobilität anerkannt.

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 6 a Absatz 7 StVG)

Für Elektrofahrzeuge sollen Befreiungen von der Gebührenpflicht zugelassen werden können, um ihre Nutzung im Interesse es Klima- und Umweltschutzes zu fördern.

Für das Abstellen von Elektrofahrzeugen auf Flächen, die der Parkraumbewirtschaftung unterliegen, sollen in den Gebührenordnungen nach § 6 a Absatz 7 StVG Regelungen erlassen werden können, die solche Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb von der Gebührenpflicht ganz oder zeitweise ausnehmen (Befreiungen).

Hierbei sind unterschiedliche Regelungsmöglichkeiten denkbar. Die Befreiung von der Gebührenpflicht könnte zeitlich unbefristet erfolgen oder aber an eine Höchstparkdauer geknüpft sein. Sie kann sich an örtlichen, stadträumlichen Vorgaben (bestimmte Areale oder Distrikte) oder an funktionellen Merkmalen (Parkflächen an Übergängen zum Öffentlichen Personennahverkehr) orientieren.

Die hierzu in § 6 a Absatz 7 StVG eingefügte Vorschrift enthält eine Ermächtigung, aufgrund derer die Länder in ihren Gebührenordnungen entsprechend tätig werden können, nicht jedoch tätig werden müssen. Somit ist es ins Benehmen der Länder gestellt, entsprechende Regelungen zu erlassen oder nicht. Es liegt in ihrer Verantwortung, zu ausgewogenen Vorgaben unter Beachtung von Verhältnismäßigkeit und allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu kommen.

Zur rechtssicheren Eingrenzung der von der Regelung erfassten Fahrzeuge enthält § 6 a Absatz 7 StVG eine genaue technische Bestimmung dieser Fahrzeuge. Bislang werden in nationalen und europäischen Rechtsnormen unterschiedliche Definitionen von Elektrofahrzeugen oder Fahrzeugen mit teilweise oder überwiegendem Antrieb durch Elektromotoren und/oder anderen Antriebsquellen verwendet. Die in § 6 a Absatz 7 StVG enthaltene Definition beschreibt die in Betracht kommenden Fahrzeuge abstrakt und differenziert zwischen emissionsfreien reinen Elektrofahrzeugen (Ziffer 1) und Fahrzeugen mit Elektromotoren und zusätzlichen anderen Antriebsquellen, die Emissionen verursachen können (Ziffer 2). Auf diese Weise wird die Möglichkeit eröffnet, bei künftigen begünstigenden Regelungen ggf. auch zu differenzieren zwischen reinen Elektrofahrzeugen und Fahrzeugen mit zusätzlichen Antrieben. Ziffer 2 enthält die abstrakte Definition eines elektrisch angetriebenen emissionsfrei fahrenden Kraftfahrzeugs, das sowohl aus Batterien als auch aus emissionsfreien Energiewandlern und/oder Energiequellen mit elektrischer Energie gespeist werden kann, und ist insoweit der in § 9 Absatz 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz geltenden Regelung nachgebildet. Das dortige Tatbestandsmerkmal „aus mechanischen Energiespeichern“ wird indes nicht übernommen, um Fahrzeuge, die beispielsweise zur Reichweitenverlängerung über einen Verbrennungsmotor verfügen, der Schadstoff- oder CO₂-Emissionen verursacht, nicht in die hier getroffene Regelung einzubeziehen. Dies gilt auch für das im Steuerrecht verwendete Tatbestandsmerkmal „ganz oder überwiegend“ in Zusammenhang mit der Energiespeisung der Elektromotoren, da andernfalls emissionsbelastete Energiewandler, -speicher oder -quellen nicht hätten ausgeschlossen werden können. Somit fallen unter die Definition des Buchstaben a alle vollständig emissionsfrei fahrenden Fahrzeuge mit Elektroantrieb, wie z.B. reine Elektrofahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge und Elektrofahrzeuge, die neben ihrem elektrochemischen Energiespeicher über andere emissionsfrei betriebene Energiewandler und/oder emissionsfreie Energiequellen (Kondensatoren, Schwungrad/Generator, einem anderen Energiespeichersystem) verfügen. Diese Fahrzeuge können entsprechend der Systematisierung des vom Kraftfahrtbundesamt veröffentlichten „Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern“ in „Teil A3 – Kraftstoffarten bzw. Energiequellen“ nach dem Code zu Feld (10) identifiziert werden (z.B. 0004 für reines Elektrofahrzeug, 0015 für ein Brennstoffzellenelektrofahrzeug).

Ziffer 2 beschreibt abstrakt formulierte Eigenschaften von Fahrzeugen, die im Gegensatz zum Buchstaben a über eine Kombination von Elektromotoren und anderen Arten von Motoren oder Antriebsquellen verfügen. Dieses besteht aus jeweils einem oder mehreren elektrischen und einem oder mehreren anderen Antriebsmotoren (z.B. Verbrennungsmotor) oder Antriebsquellen (z.B. einem Pedalantrieb), wobei der elektrochemische Energiespeicher (die Batterie) von außen aufladbar sein muss. Diese Fahrzeuge können Emissionen abgeben oder emissionsfrei sein. Sie können neben emissionsbehafteten Energiewandlern auch über emissionsfreie Energiewandler oder Kombinationen von Energiequellen oder Energiewandlern verfügen.

In dieser Definition bezieht sich das Tatbestandsmerkmal „ganz oder überwiegend“ auf mögliche andere Energiequellen bzw. Energiespeichersysteme wie z.B. Kondensatoren, Schwungrad/Generator etc., die dem Antriebssystem Energie zur Verfügung stellen können. Damit fallen unter diese Definition z.B. Hybridfahrzeuge mit Elektromotor und Verbrennungsmotor, deren Batterie extern aufladbar ist (Plug-In-Hybridelektrofahrzeuge) sowie sog. „Range-Extender-Elektrofahrzeuge“ (Elektrofahrzeuge mit Reichweitenverlängerung), Elektrofahrzeuge mit zusätzlichem Pedalantrieb (entweder im Antriebssystem direkt oder, um dem Antriebssystem Energie zur Verfügung zu stellen) und weitere Kombinationen von Elektromotoren und anderen Motoren oder Antriebsquellen.

Auch Fahrzeuge, bei denen Brennstoffzellen als Energiequelle für das hybride Antriebssystem als emissionsfreie Energiewandler eingesetzt werden, fallen unter diese Regelung. Fahrzeuge unter Ziffer 2 können ebenfalls entsprechend der Systematisierung des vom Kraftfahrtbundesamt veröffentlichten „Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern“ in „Teil A3 – Kraftstoffarten bzw. Energiequellen“ nach dem Code zu Feld (10) identifiziert werden (z.B. 0025 bis 0031 für extern aufladbare Hybridfahrzeuge).

Hybridfahrzeuge, deren elektrochemischer Energiespeicher nicht von außen aufladbar ist, werden hingegen von der Definition nach Ziffer 2 nicht erfasst, da diese Fahrzeuge das allgemeine Stromnetz zur Wiederaufladung des elektrischen Energiespeichers nicht nutzen und stattdessen in der Regel mit Hilfe von Verbrennungsmotoren aufgeladen werden. Sie sind daher im Fahrbetrieb generell mit den Nachteilen entsprechender Emissionen aus der Motorenverbrennung und dem – gegenüber von außen aufladbaren Hybridfahrzeugen – geringeren Fahrzeug-Gesamtwirkungsgrad behaftet.

Durch die Einfügung des Absatzes 7 ändert sich im Sinne einer Folgeänderung die Nummerierung der nachfolgenden Absätze, so dass die bisherigen Absätze 7 und 8 zu Absätzen 8 und 9 werden.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.