

28.05.15

Vk - In - U

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz, Bau und
Reaktorsicherheit**

**50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften****A. Problem und Ziel**

Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (EmoG) verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die Verbreitung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen 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 nicht-ordnungsrechtlichen Gründen haben.

Mit der vorliegenden Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wird zum einen zur Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität eine Kennzeichnungsregelung geschaffen, die die Grundlage für die Kennzeichnung privilegierter elektrisch betriebener Fahrzeuge bildet. Zum anderen werden die durch das EmoG geschaffenen Ermächtigungen zum Erlass der Verordnungen ausgefüllt. Auf Grundlage einer unselbständigen Verordnungsermächtigung werden Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in die Straßenverkehrs-Ordnung eingeführt.

B. Lösung

Einführung eines sogenannten E-Kennzeichens sowie einer Plakette für ausländische elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung sowie Einführung von Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in der Straßenverkehrs-Ordnung.

C. Alternativen

Kennzeichnung aller Kraftfahrzeuge durch Plakette. Für die Bevorrechtigungen keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Keine.

Länder und Kommunen

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 vorzunehmen.

E. Erfüllungsaufwand

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für Bürger, Wirtschaft und Verwaltung für die Kennzeichnung wird auf die entsprechenden Ausführungen zum Elektromobilitätsgesetz verwiesen.

Den Ländern entstehen durch diese Verordnung die mit dem Aufstellen der neuen Zusatzzeichen verbundenen Materialkosten von ca. 100 Euro pro Zeichen. Eine exakte Quantifizierung ist jedoch nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten insgesamt als gering einzustufen sind.

Für die Aufstellung selbst sind zusätzlich ca. 50 - 75 Euro zu veranschlagen. Die Kosten sind insgesamt als gering einzustufen.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, ergeben sich nicht.

Bundesrat

Drucksache **254/15**

28.05.15

Vk - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur
und
des Bundesministeriums
für Umwelt, Naturschutz, Bau und
Reaktorsicherheit**

50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 27. Mai 2015

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Volker Bouffier

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zu erlassende

50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

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

Mit freundlichen Grüßen
Peter Altmaier

50. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften¹

Vom...

Es verordnen

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gemeinsam auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a, d und t und Nummer 3 erster Halbsatz des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), von denen § 6 Absatz 1 im einleitenden Satzteil zuletzt durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) und § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe d durch Artikel 1 Nummer 6 Buchstabe b des Gesetzes vom 2. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1748) geändert worden sind, in Verbindung mit § 3 Absatz 5 Satz 1 und 2 und mit § 4 Absatz 2 Satz 1 bis 3 des Elektromobilitätsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...) und
- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf Grund des § 6a Absatz 2 und 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821), von denen § 6a Absatz 2 zuletzt durch Artikel 1 Nummer 5 des Gesetzes vom 28. November 2014 (BGBl. I S. 1802) und § 6a Absatz 3 durch Artikel 2 Absatz 144 Nummer 2 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden sind, in Verbindung mit § 4 Absatz 3 Satz 2 des Elektromobilitätsgesetzes vom ... (BGBl. I S. ...):

¹ Notifiziert gemäß der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 204 vom 21.07.1998, S. 37), zuletzt geändert durch Artikel 26 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

Artikel 1

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 30. Oktober 2014 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Nach der § 9 betreffenden Zeile wird folgende § 9a betreffende Zeile eingefügt:

„§ 9a Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge“.

b) Die § 50 betreffende Zeile wird wie folgt gefasst:

„§ 50

Übergangs- und Anwendungsbestimmungen“.

c) Nach der Anlage 3 betreffenden Zeile wird folgende Anlage 3a betreffende Zeile eingefügt:

„Anlage 3a Plakettenmuster für elektrisch betriebene Fahrzeuge“.

2. Nach § 9 wird folgender neuer § 9a eingefügt:

„§ 9a

Kennzeichnung elektrisch betriebener Fahrzeuge

(1) Auf Antrag wird für ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes ein Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zugeteilt; für ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 3 des Elektromobilitätsgesetzes jedoch nur, wenn dieses die Anforderungen des § 3 Absatz 2 in Verbindung mit § 5 Absatz 2 des Elektromobilitätsgesetzes erfüllt.

(2) Das Kennzeichen im Sinne des Absatz 1 ist das nach § 8 Absatz 1, auch in Verbindung mit § 9 Absatz 2 und 3, zugeteilte Kennzeichen ergänzt um den Kennbuchstaben „E“ im Anschluss an die Erkennungsnummer. Bei Fahrzeugen, denen ein Kennzeichen mit dem Kennbuchstaben „E“ zugeteilt wurde, ist im Zentralen Fahrzeugregister und im örtlichen Fahrzeugregister, unbeschadet des § 30 Absatz 1 Nummer 3 und des § 31 Absatz 1 Nummer 3,

ein Hinweis darauf einzutragen. Im Falle dass ein Wechselkennzeichen nach § 8 Absatz 1a zugeteilt wird, ist der Kennbuchstabe „E“ auf dem fahrzeugbezogenen Teil anzubringen.“

(3) Mit dem Antrag nach Absatz 1 ist nachzuweisen, dass es sich um ein dort bezeichnetes Fahrzeug handelt.

(4) Bei einem Fahrzeug im Sinne des Absatzes 1, das nach den Vorschriften seines Herkunftsstaates, der nicht die Bundesrepublik Deutschland ist, zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigt ist, erfolgt die Kennzeichnung durch eine Plakette nach Anlage 3a, die an der Rückseite des Fahrzeuges gut sichtbar anzubringen ist. Die Plakette wird auf Antrag von einer vom Antragsteller aufgesuchten Zulassungsbehörde ausgegeben. Mit dem Antrag ist einer der folgenden Nachweise vorzulegen

1. die Zulassungsbescheinigung Teil I,
2. die Übereinstimmungsbescheinigung oder
3. eine sonstige zum Nachweis geeignete Unterlage.

In die Plakette ist von der Zulassungsbehörde im dafür vorgesehenen Sichtfeld mit lichtechtem Stift das Kennzeichen des jeweiligen Fahrzeuges einzutragen.

(5) Im Ausland erteilte Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder für elektrisch betriebene Fahrzeuge erteilte Plaketten stehen inländischen Kennzeichen oder Plaketten für elektrisch betriebene Fahrzeuge gleich.“

3. § 50 wird wie folgt geändert:

a) Die Bezeichnung wird wie folgt gefasst:
„§ 50
Übergangs- und Anwendungsbestimmungen“.

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(10) § 9a und Anlage 3a sind mit Ablauf des 31. Dezember 2026 nicht mehr anzuwenden.“

4. Nach Anlage 3 wird folgende Anlage 3a eingefügt:

„Anlage 3a

(zu § 9a Absatz 4)

Plakettenmuster für elektrisch betriebene Fahrzeuge

Durchmesser 80 mm, schwarz umrandet (RAL 9005), Strichdicke der Umrandung 1,5 mm,

Schrift: E, Höhe 35 mm, DIN 1451, Mittelschrift 138 pt (RAL 9005),

Kippfarbe als sichtbares Echtheitsmerkmal,

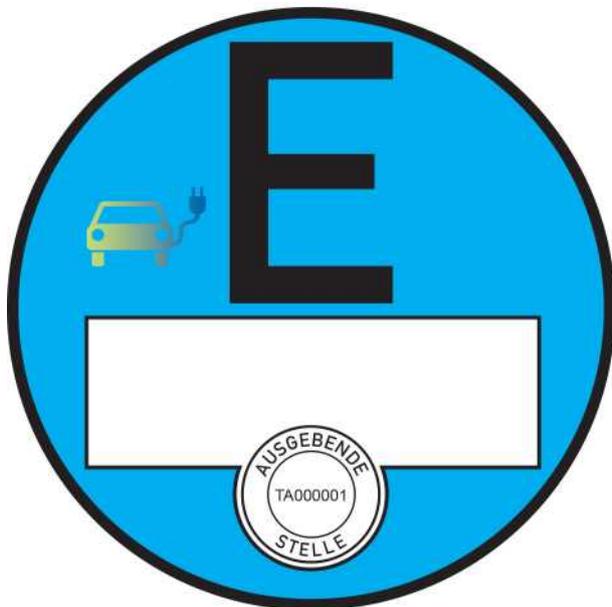
Schriftfeld (60 x 20 mm, RAL 9010 reinweiß, schwarz umrandet, Konturlinie 0,5 mm) zum Eintrag des Fahrzeugkennzeichens mittels lichtechemem Stift

Individualisierungsmerkmal Durchmesser 20 mm,

Plakettenfarbe: blau RAL 5017 Verkehrsblau nach Register RAL 840-HR,

Siegelfeld: rund, 2/3 Kreis, reinweiß RAL 9010, schwarz umrandet, Konturlinie 0,5 mm,

Siegeldruck rund, Durchmesser 20 mm.



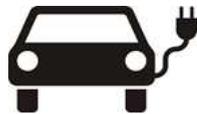
Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. Oktober 2014 (BGBl. I S. 1635) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 39 wird folgender Absatz 10 angefügt:

„(10) Zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge kann das Sinnbild



als Inhalt eines Zusatzzeichens angeordnet sein. Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind die nach § 9a Absatz 2 und 4, jeweils auch in Verbindung mit Absatz 5, der Fahrzeug-Zulassungsverordnung gekennzeichneten Fahrzeuge.“

2. In § 45 wird nach Absatz 1f folgender Absatz 1g eingefügt:

„(1g) Zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge ordnet die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Anforderungen des § 3 Absatz 1 des Elektromobilitätsgesetzes die dafür erforderlichen Zeichen 314, 314.1 und 315 in Verbindung mit dem dazu vorgesehenen Zusatzzeichen an.“

3. In § 46 wird nach Absatz 1 folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die Straßenverkehrsbehörden können zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge allgemein durch Zusatzzeichen Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverboten oder Verkehrsumleitungen nach § 45 Absatz 1 Nummer 3, Absatz 1a und Absatz 1b Nummer 5 1. Alternative zulassen. Das gleiche Recht haben sie für die Benutzung von Busspuren durch elektrisch betriebene Fahrzeuge. Die Anforderungen des § 3 Absatz 1 des Elektromobilitätsgesetzes sind zu beachten.“

4. Nach § 51 wird folgender § 52 eingefügt:

„§ 52

Übergangs- und Anwendungsbestimmungen

Mit Ablauf des 31. Dezember 2026 sind nicht mehr anzuwenden:

1. § 39 Absatz 10,
2. § 45 Absatz 1g,
3. § 46 Absatz 1a,
4. Anlage 2 Nummer 25 Spalte 3 Nummer 4 sowie Nummer 25,1, 27.1, 63.5 und 64.1,
5. Anlage 3 Nummer 7 Spalte 3 Nummer 3, Nummer 8 Spalte 3 Nummer 4, Nummer 10 Spalte 3 Nummer 3 und Nummer 11 Spalte 3.“

5. Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a) Der laufenden Nummer 25 wird in Spalte 3 folgende Nummer 4 angefügt:

„4. Mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen darf der Bussonderfahrstreifen nur benutzt werden, wenn dies durch Zusatzzeichen angezeigt ist.“

b) Nach der laufenden Nummer 25 wird folgende Nummer 25.1 angefügt:

„25.1		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Mit diesem Zusatzzeichen sind elektrisch betriebene Fahrzeuge auf dem Bussonderfahrstreifen zugelassen.“</p>
-------	---	---

c) Nach der laufenden Nummer 27 wird folgende Nummer 27.1 angefügt:

„27.1		<p>Ge- oder Verbot</p> <p>Mit diesem Zusatzzeichen sind elektrisch betriebene Fahrzeuge von Verkehrsverboten (Zeichen 250, 251, 253, 255, 260) ausgenommen.“</p>
-------	---	---

d) Nach der laufenden Nummer 63.4 wird folgende Nummer 63.5 angefügt:

„63.5		Ge- oder Verbot Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 286 wird das Parken für elektrisch betriebene Fahrzeuge innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.“
-------	---	---

e) Nach der laufenden Nummer 64 wird folgende Nummer 64.1 angefügt:

„64.1		Ge- oder Verbot Durch das Zusatzzeichen zu Zeichen 290.1 wird das Parken für elektrisch betriebene Fahrzeuge innerhalb der gekennzeichneten Flächen erlaubt.“
-------	---	---

6. Anlage 3 wird wie folgt geändert:

a) Der laufenden Nummer 7 wird in Spalte 3 folgende Nummer 3 angefügt:

- 3. a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten elektrisch betriebener Fahrzeuge beschränkt sein.
- b) Durch Zusatzzeichen können elektrisch betriebene Fahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein.
- c) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis für elektrisch betriebene Fahrzeuge nach der Dauer beschränkt sein. Der Nachweis zur Einhaltung der zeitlichen Dauer erfolgt durch Auslegen der Parkscheibe. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn die Parkscheibe gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.

b) Der laufenden Nummer 8 wird in Spalte 3 folgende Nummer 4 angefügt:

- 4. a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten elektrisch betriebener Fahrzeuge beschränkt sein.
- b) Durch Zusatzzeichen können elektrisch betriebene Fahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein.

- c) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis für elektrisch betriebene Fahrzeuge nach der Dauer beschränkt sein. Der Nachweis zur Einhaltung der zeitlichen Dauer erfolgt durch Auslegen der Parkscheibe. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn die Parkscheibe gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.
- c) Der laufenden Nummer 10 wird in Spalte 3 folgende Nummer 3 angefügt:
3. a) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis zugunsten elektrisch betriebener Fahrzeuge beschränkt sein.
- b) Durch Zusatzzeichen können elektrisch betriebene Fahrzeuge von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe freigestellt sein.
- c) Durch Zusatzzeichen kann die Parkerlaubnis für elektrisch betriebene Fahrzeuge nach der Dauer beschränkt sein. Der Nachweis zur Einhaltung der zeitlichen Dauer erfolgt durch Auslegen der Parkscheibe. Die Parkerlaubnis gilt nur, wenn die Parkscheibe gut lesbar ausgelegt oder angebracht ist.
- d) In der laufenden Nummer 11 wird Spalte 3 wie folgt gefasst:
- „Ge- oder Verbot**
- Ist die Parkzeit bei elektrisch betriebenen Fahrzeugen beschränkt, so ist der Nachweis durch Auslegen der Parkscheibe zu erbringen.“

Artikel 3

Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr

Die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 16. April 2014 (BGBl. I S. 348) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 6 wird wie folgt geändert:
- a) Die Bezeichnung wird wie folgt gefasst:
- „§ 6
Übergangs- und Anwendungsbestimmungen“.

b) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

c) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Die Gebühren-Nummer 259 der Anlage ist mit Ablauf des 31. Dezember 2026 nicht mehr anzuwenden.“

2. Im 2. Abschnitt der Anlage wird nach Gebühren-Nummer 258 folgende Gebühren-Nummer eingefügt:

Gebühren- Nummer	Gegenstand	Gebühr Euro
„259	Zuteilung einer Plakette zur Kennzeichnung von Fahrzeugen nach § 4 EmoG in Verbindung mit § 9a Absatz 4 FZV.“	11,00

Artikel 4

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Anlass und Ziel

Mit dem Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (EmoG) verfolgt die Bundesregierung das Ziel, die Verbreitung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen 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 nicht-ordnungsrechtlichen Gründen haben.

Mit der vorliegenden Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften wird zum einen zur Förderung einer nachhaltigen umwelt- und klimafreundlichen Mobilität eine Kennzeichnungsregelung geschaffen, die die Grundlage für die Kennzeichnung privilegierter elektrisch betriebener Fahrzeuge bildet. Zum anderen werden die durch das EmoG geschaffenen Ermächtigungen zum Erlass der Verordnungen ausgefüllt. Auf Grundlage einer unselbständigen Verordnungsermächtigung werden Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in die Straßenverkehrs-Ordnung eingeführt.

II. Inhalt der Regelung

Der Entwurf enthält im neuen § 9a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung die Regelungen für die Kennzeichnung der besonders klima- und umweltfreundlichen Fahrzeuge. Die Kennzeichnung soll durch ein Kennzeichenschild, das mit dem Zusatzbuchstaben „E“ gekennzeichnet ist, erfolgen, für im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge durch eine Plakette an deren Rückseite. Weiterhin werden auf Grundlage einer unselbständigen Verordnungsermächtigung Regelungen zur Bevorrechtigung für elektrisch betriebene Fahrzeuge in die Straßenver-

kehrs-Ordnung, wie z. B. Möglichkeit zur Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen auf Busspuren eingeführt.

III. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union

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 nachgewiesen wird, dass die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen.

IV. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Keine.

Länder und Kommunen

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 vorzunehmen.

V. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für die Kennzeichnung wird auf die Ausführungen zum Elektromobilitätsgesetz verwiesen.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für die Kennzeichnung wird auf die Ausführungen zum Elektromobilitätsgesetz verwiesen.

3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

3.1 Erfüllungsaufwand für den Bund

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für die Kennzeichnung wird auf die Ausführungen zum Elektromobilitätsgesetz verwiesen.

3.2 Erfüllungsaufwand für die Länder und Kommunen

Hinsichtlich des Erfüllungsaufwandes für die Kennzeichnung wird auf die Ausführungen zum Elektromobilitätsgesetz verwiesen.

Den Ländern entstehen durch diese Verordnung die mit dem Aufstellen der neuen Zusatzzeichen verbundenen Materialkosten von ca. 100 Euro pro Zeichen. Eine exakte Quantifizierung ist jedoch nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Kosten insgesamt als gering einzustufen sind.

Für die Aufstellung selbst sind zusätzlich ca. 50 - 75 Euro zu veranschlagen. Die Kosten sind insgesamt als gering einzustufen.

VI. Weitere Kosten

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau.

VII. Gleichstellungspolitische Relevanzprüfung

Diese Verordnung hat keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VIII. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft.

Das Verordnungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei, da es auf Grundlage des EmoG die Voraussetzungen für die Kennzeichnung und Bevorrechtigung privilegierter elektrisch betriebener Fahrzeuge schafft.

Die Nachhaltigkeit ergibt sich im Wesentlichen bezüglich der Managementregeln (4) und (6) sowie der Indikatoren 2 und 13.

- Zu Managementregel (4) und Indikator 13: Die Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge trägt dazu bei, über den verstärkten Einsatz von Fahrzeugen mit vergleichsweise geringeren Emissionen den Umwelt und Gesundheit belastenden Schadstoffausstoß des Verkehrs zu senken.
- Zu Managementregel (6) und Indikator 2: Elektrisch betriebene Fahrzeuge nutzen die zur Fortbewegung benötigte Energie wesentlich effizienter als vergleichbare konventionelle Fahrzeuge. Dadurch können Verkehrsleistungen bei geringerem Einsatz von Ressourcen erbracht werden. Durch die effizientere Nutzung und, darüber hinaus, den im Stromsektor höheren Anteil erneuerbarer Energien können auch die Treibhausgasemissionen erheblich gemindert werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Das Inhaltsverzeichnis der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) wird entsprechend der vorzunehmenden Änderungen angepasst.

Zu Nummer 2

Die Vorschrift regelt die Einführung des neuen sog. E-Kennzeichens aufgrund von § 4 Absatz 2 des Elektromobilitätsgesetzes. Zuständig für die Ausgabe des Kennzeichens sollen die nach Landesrecht zuständigen Stellen (Zulassungsbehörden) sein. Die Ausgestaltung des Kennzeichens folgt der technischen Ausgestaltung des sog. Oldtimer-Kennzeichens mit dem Unterschied, dass statt dem Buchstaben „H“ der Buchstabe „E“ hinter der Erkennungsnummer anzufügen ist. Bei Fahrzeugen mit Wechselkennzeichen erfolgt die Kennzeichnung auf dem fahrzeugbezogenen Teil des Kennzeichens, bei den Fahrzeugen mit Saison- und grünen Kennzeichen immer direkt hinter der Erkennungsnummer.

Die Plakette für ausländische elektrisch betriebene Fahrzeuge lehnt sich an die Plakette für Umweltzonen (Feinstaubplakette) an. Die Plakette dient der Kennzeichnung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, die mit Privilegierungen der Fahrzeuge im Straßenverkehr verbunden ist. Die Kennzeichnung soll nachvollziehbar dem einzelnen Fahrzeug zugeordnet werden.

Die Plakette enthält einen irreversiblen Öffnungsnachweis beim Abziehen einer einmal verklebten Plakette. Das Druckbild zerstört sich in diesem Fall selbst und kann nicht durch Zurückkleben wiederhergestellt werden.

Die Plakette enthält ein Farbkipperelement als Echtheitserkennbares Merkmal zur Sofortprüfung durch die Kontrollorgane.

Im Ausland erteilte Kennzeichen oder Plaketten für elektrisch betriebene Fahrzeuge werden den inländischen gleichgestellt.

Die der Zulassungsbehörde mit dem Antrag vorzulegenden Nachweise dienen der Feststellung, dass es sich um ein zu bevorrechtigendes Fahrzeug im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes handelt. Neben der Zulassungsbescheinigung Teil 1 und der Übereinstimmungsbescheinigung können das andere zum Nachweis geeignete Unterlagen sein, wie zum Beispiel die Herstellerbescheinigung oder die Betriebsanleitungen.

Zu Art. 1 Nummer 3

Die Vorschrift ändert die Bezeichnung des § 50 FZV und regelt, dass mit Außerkrafttreten des EmoG § 9a nicht mehr anzuwenden ist. Die Zuteilung der Plakette nach Anlage 3a ist dann nicht mehr möglich.

Zu Artikel 2

Zu Nummer 1

Bisher gibt es in der Straßenverkehrs-Ordnung noch kein Sinnbild für elektrisch betriebene Fahrzeuge. Das Elektromobilitätsgesetz legt fest, welche Fahrzeuge als elektrisch betriebene Fahrzeuge zu klassifizieren sind und welche elektrisch betriebenen Fahrzeuge Bevorrechteigungen erhalten dürfen. Eine Kennzeichnung im Inland zugelassener Kraftfahrzeuge erfolgt nach § 9a Fahrzeug-Zulassungsverordnung durch Einführung eines E-Kennzeichens. Ausländische Kraftfahrzeuge können die Privilegierungen in Anspruch nehmen, wenn sie gemäß § 9a Fahrzeug-Zulassungsverordnung mit einer Plakette versehen sind.

Zu Nummer 2

Durch die Vorschrift werden auf Grundlage des § 3 Absatz 4 EmoG die Voraussetzungen für die Anordnung des Parkens für elektrisch betriebene Fahrzeuge geschaffen.

Zu Nummer 3

Durch die Vorschrift werden auf Grundlage des § 3 Absatz 4 EmoG die Voraussetzungen für die Anordnung von Ausnahmemöglichkeiten von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtsverboten für elektrisch betriebene Fahrzeuge geschaffen.

Zu Nummer 4

Die Vorschrift regelt, dass mit dem Außerkrafttreten des EmoG auch die Voraussetzungen für die Anordnungen von darauf basierenden Bevorrechteigungen außer Kraft treten.

Zu Nummer 5

Zu a) und b): Durch die Vorschriften werden auf Grundlage des § 3 Absatz 4 Nummer 2 EmoG die Voraussetzungen für die Anordnung der Mitbenutzung von Busspuren geschaffen.

Zu c): Durch die Vorschrift werden auf Grundlage des § 3 Absatz 4 Nr. 3 EmoG die Voraussetzungen für das Zulassen von Ausnahmen und Durchfahrtbeschränkungen geschaffen.

Zu d): Durch die Vorschrift wird auf Grundlage des § 3 Absatz 4 Nr. 1 EmoG die Voraussetzung für die Anordnung des Parkens für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu Zeichen 286 (eingeschränktes Haltverbot) geschaffen.

Zu e): Durch die Vorschrift wird auf Grundlage des § 3 Absatz 4 Nr. 1 EmoG die Voraussetzung für die Anordnung des Parkens für elektrisch betriebene Fahrzeuge zu Zeichen 290 (Haltverbotszone) geschaffen.

Zu Nummer 6

Durch die Vorschriften wird auf Grundlage des § 3 Absatz 4 Nr. 1 und § 3 Absatz 4 Nr. 4 EmoG die Voraussetzung für die Anordnung des Parkens für elektrisch betriebene Fahrzeuge näher bestimmt. So sind Einschränkungen in zeitlicher Hinsicht oder auch Freistellungen von der Verpflichtung zum Parken mit Parkschein oder Parkscheibe möglich. Auch wenn die Landesregierungen nach § 6a Absatz 6 StVG allein zum Erlass von Gebührenordnungen ermächtigt sind, in denen nach § 3 Absatz 5 EmoG Befreiungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge vorgesehen werden dürfen, so wird an dieser Stelle auf der Grundlage des § 6 Absatz 1 Nummer 3 1. Halbsatz StVG eine Regelung erforderlich, um entsprechende Verkehrszeichen zur Verfügung stellen zu können. Wegen der Begründung wird im Übrigen auf das EmoG verwiesen.

Zu Artikel 3**Zu Nummer 1**

Mit Außerkrafttreten des Elektromobilitätsgesetzes ist eine Plakettenzuteilung nicht mehr zulässig (Art. 1 Nr. 3), sodass insoweit auch keine Gebühr mehr erhoben werden kann.

Zu Nummer 2

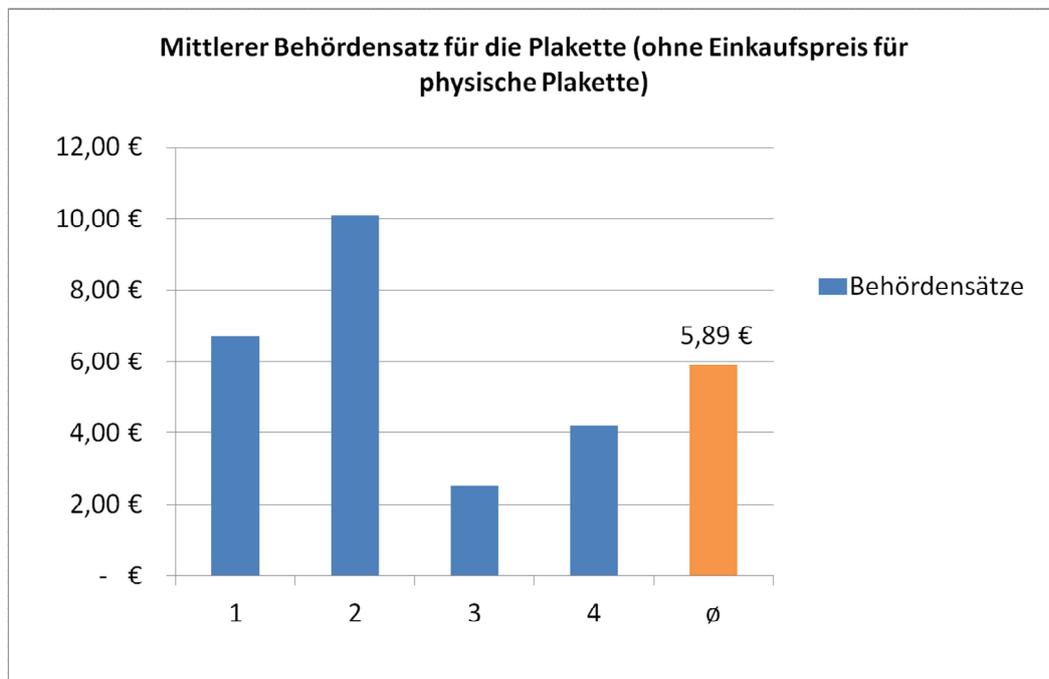
Fahrzeuge, die nach den Vorschriften ihres Herkunftsstaates zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigt sind und die Bedingungen des EmoG erfüllen, können im Rahmen des Gesetzentwurfes in Zukunft eine Plakette zur Kennzeichnung als E-Kfz erwerben. Die Ausgabe der Plakette soll ausschließlich durch die 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: Anlage 1 AGebV). Basierend auf standardisierten Werten für die Personaleinzelkosten der verschiedenen Hierarchieebenen (Quelle: Leitfaden Erfüllungsaufwand), welche nach dem Nominallohnindex des Statistischen Bundesamtes für Ende 2014 angepasst wurden (Quelle: Statistisches Bundesamt, Verdienste und Arbeitskosten, Reallohnindex und Nominallohnindex, 4. Vierteljahr 2014, Wiesbaden 2015), und einer Sachkostenpauschale von 11,21 € pro Arbeitsstunde (eigene Berechnung basierend auf: Anlage 1 AGebV), wurde jeweils der behördenspezifische Gebührensatz ermittelt. Als Arbeitsleistung für Arbeitnehmer wurden 1.560 Arbeitsstunden pro Jahr angenommen (BMF-Rundschreiben 2013 vom 14. Mai 2014 (II A 3 – H 1012-10/07/0001:009, DOK 2014/0186065). 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.



Die BAST hat auch hier den zu erwartenden Aufwand geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Gebühr in Höhe von 5,89 Euro zzgl. 4,58 Euro für die Materialkosten der Plakette den Verwaltungsaufwand für die Prüfung der ausländischen Fahrzeugdokumente und sonstige Unterlagen sowie das Ausfertigen der Plakette, einschließlich Beschaffung bzw. Herstellung der Plakette, abdeckt. Bei den Kosten für die Ausgabe der Plakette konnte nur eine grobe Abschätzung erfolgen, sodass anstelle der Festsetzung einer auf den Cent genau festgesetzten Gebühr die Rundung auf 11 Euro erfolgt.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage

**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 154.000 Euro 2.000 Stunden 17.000 Euro	202.000 Euro Pro Fall 27 Euro
Wirtschaft: Einmaliger Erfüllungsaufwand: Jährlicher Erfüllungsaufwand:	3,5 Mio. Euro 500.000 Euro	438.000 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 158.000 Euro 160 Euro pro Zusatzschild und dessen Aufstellung	Die Mehrkosten für Bürger sowie für die Wirtschaft in Form von Gebühren kompensieren 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 Prüfungsauftrages 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 23.881 davon 16.335 gewerblich, 7.546 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 Zulassungsverfahren 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