

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.

.....

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

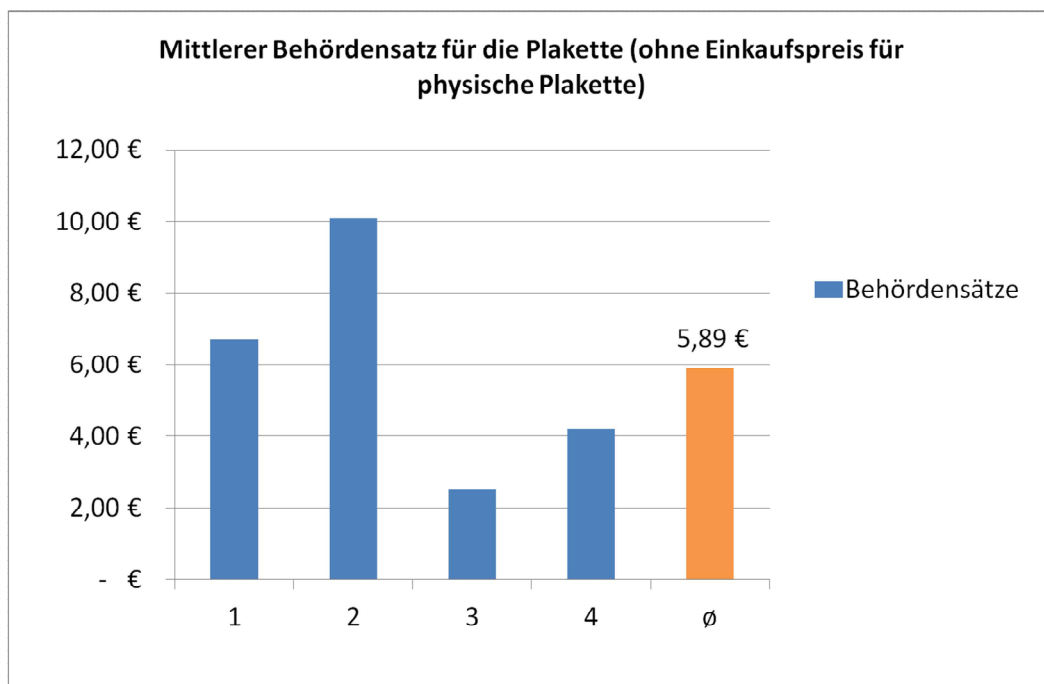
Fahrzeuge, die nach den Vorschriften ihres Herkunftsstaates zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigt sind und die Bedingungen des EmoG erfüllen, können im Rahmen des Gesetzentwurfes in Zukunft eine Plakette zur Kennzeichnung als E-Kfz erwerben. Die Ausgabe der Plakette soll ausschließlich durch die 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