

# Referentenentwurf der Bundesregierung

## Vorblatt

### Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen

#### **A. Problem und Ziel**

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 von privilegierten elektrisch betriebenen Fahrzeugen schafft, zum anderen Bevorrechtigungen für elektrisch betriebene Fahrzeuge in die Straßenverkehrs-Ordnung einführt.

#### **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**

Keine.

## **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. 7 546) zum E-Kennzeichen hin ein einmaliger Zeitaufwand für Bürgerinnen und Bürger i. H. v. ca. 12 Tsd. Stunden und einmalige Sachkosten von ca. 199 Tsd. 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 Tsd. Stunden. Für die Halter von ungetypten Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen erhöht sich der jährliche Sachaufwand um ca. 17 Tsd. Euro.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Insgesamt ergibt sich aus dem Wechsel des derzeitigen Bestandes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen gewerblicher Halter (insg. 16 335) zum E-Kennzeichen hin ein einmaliger Personalaufwand (Annahme: mittlerer Lohnkostensatz über alle Wirtschaftsbereiche von 33,20 Euro/h, s. Leitfaden EA) für die Wirtschaft i. H. v. ca. 838 Tsd. Euro und einmalige Sachkosten von ca. 488 Tsd. 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. 130 Tsd. Euro. Für die gewerblichen Halter von ungetypten Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen erhöht sich der jährliche Sachaufwand um ca. 369 Tsd. Euro.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

#### **a. Erfüllungsaufwand des Bundes**

Beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) sind für die Einführung der E-Kennzeichen Änderungen der Mitteilungs- und Auskunftsverfahren, die Erweiterung von Datenbanken und interner Suchverfahren sowie Modifikationen von Schema-Beschreibungen und des Ausgabeservers erforderlich. Der Aufwand fällt sowohl im Bereich der Softwareentwicklung als auch der Verfahrensbetreuung des Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) an. Dadurch erhöht sich der Erfüllungsaufwand beim KBA einmalig um 7 Tsd. Euro für Personalaufwendungen. Sachkosten fallen nicht an. Jährlicher Erfüllungsaufwand wird durch die Änderungen beim KBA nicht generiert.

#### **b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)**

Bei den Zulassungsbehörden wird einmaliger Personalaufwand i. H. v. etwa 1,7 Mio. Euro sowie Sachaufwand von ca. 884 Tsd. Euro für die Bearbeitung einmaliger Anträge von Wechseln der Kennzeichenart bereits berechtigter elektrisch betriebener Fahrzeuge und die Vergabe an Plaketten an ausl. Fahrzeughalter sowie für Verfahrensanpassungen und Schulungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter generiert.

Aufgrund zusätzlicher Prüf- und Eingabeschritte bei der Zulassung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und durch die neu hinzukommende Vergabemöglichkeit von Plaketten an ausl. Fahrzeughalter erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand in den Zulassungsbehörden. Dadurch steigt der Personalaufwand der Kommunen voraussichtlich um ca. 158 Tsd. Euro und der Sachaufwand um ca. 43 Tsd. 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 198 Tsd. Euro an. Die Wirtschaft hat ebenfalls aufgrund der Wechsel der Kennzeichenart einmalig höhere Gebührenzahlungen um ca. 430 Tsd. Euro. Die Gebühreneinnahmen der Zulassungsbehörden steigen aufgrund der Wechsel der Kennzeichenart sowie der Vergabe von Plaketten an ausl. Fahrzeughalter voraussichtlich um insgesamt etwa 630 Tsd. Euro einmalig bzw. ca. 11 Tsd. Euro jährlich.

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

# **Entwurf eines Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen**

## **(Elektromobilitätsgesetz - EmoG)**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

### **§ 1**

#### **Anwendungsbereich**

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Teilnahme von elektrisch betriebenen Fahrzeugen, am Straßenverkehr ermöglicht, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere von klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern. Ausgenommen sind Fahrzeuge, die nicht zur Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen worden sind.

### **§ 2**

#### **Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Gesetzes sind

1. ein elektrisch betriebenes Fahrzeug: ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug oder ein Brennstoffzellenfahrzeug,
2. ein reines Batterieelektrofahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, bei dem
  - a) alle Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen und
  - b) alle Energiespeicher ausschließlich elektrisch wieder aufladbare Energiespeichersind,
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

### **§ 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 Hybridelektrisch betriebenen Fahrzeuges dürfen Bevorrechtigungen nur für ein Fahrzeug in Anspruch genommen werden, das

1. eine Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer hat oder
2. die Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Maschine mindestens 40 Kilometer beträgt.

(3) Bevorrechtigungen sind insbesondere 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 Durchfahrtsverboten,
4. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen

(4) 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 im Sinne des Satzes 1 erlässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit dem Bundesminis-

terium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. § 6 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf eine Rechtsverordnung mit Regelungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

(5) In Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorrechtigungen Ermäßigungen 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 des Straßenverkehrsgesetzes können die Art und Weise der Kennzeichnung im Sinne des Absatzes 1 näher bestimmt werden, insbesondere die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben, die Art und Weise der Anbringung der Kennzeichnung und das Verfahren für das Erteilen der Kennzeichnung geregelt werden.

In Rechtsverordnungen nach Satz 1 Nummer 1 kann die Kennzeichnung im Inland zugelassener Fahrzeuge durch das Zuteilen eines für die Fahrzeugzulassung erforderlichen Kennzeichens geregelt werden. Rechtsverordnungen mit Regelungen nach Satz 1 werden gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit erlassen. § 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) Abweichend von § 3 Absatz 2 Nummer 2 beträgt bis zum Ablauf des 31. Dezember 2017 die erforderliche Reichweite mindestens 30 Kilometer.

(2) Fahrzeugen, die die Anforderung des Absatzes 1 erfüllen, dürfen auch nach dem 31. Dezember 2017 die Bevorrechtigungen gewährt werden, die Fahrzeugen nach § 3 Absatz 2 gewährt werden können.

## **§ 6**

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am 1. Februar 2015 in Kraft.

(2) Soweit dieses Gesetz zum Erlass von Rechtsverordnungen befugt, tritt es am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(3) 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 Treibhausgas-Emissionen 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 im 2009 in ihrem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität ambitionierte Ziele für die Entwicklung der Elektromobilität vorgelegt. Diese Ziele und Maßnahmen wurden mit dem Regierungsprogramm Elektromobilität im Jahre 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 höhere 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 ÖPNV 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 nicht-monetäre 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 nicht-ordnungsrechtlichen 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 von Bevorrechtigungen in die Straßenverkehrs-Ordnung und knüpfen dies gleichzeitig an klare Umweltaforderungen in Form von Kohlendioxid-Grenzwerten an solche elektrisch betriebenen Fahrzeuge, die lokal nicht ausschließlich emissionsfrei fahren.

Eine Eingliederung in das Straßenverkehrsgesetz 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 zu schaffen und den Gemeinden in diesem Zusammenhang die Möglichkeit zu geben, elektrisch betriebene Fahrzeuge auch von Parkgebühren befreien zu können. Der Gesetzesentwurf enthält Definitionen der nach Ansicht der Bundesregierung förderwürdigen Fahrzeuge. Hierzu zählen batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge, von außen aufladbare Hybridfahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge. Die Definitionen orientieren sich an den in der Arbeitsgruppe WP. 29 der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) ausgehandelten Definitionen. Auf diese Weise soll eine möglichst gleichlautende Definition auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene gewährleistet werden. Außerdem wird näher bestimmt, für welche Bevorrechtigungen zugunsten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen entsprechende Verordnungsermächtigungen geschaffen werden und welcher Verordnungsgeber hierzu ermächtigt wird. Umfasst ist 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 Straßenverkehrsgesetzes 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, die auf der Grundlage von Art. 74 Absatz 1 Nr. 11 und Nr. 24 Grundgesetz erfolgen, setzen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität. Sie ermöglichen die Einführung von Privilegien zur Förderung der Elektromobilität im Rahmen von Änderungsverordnungen u. a. zur Straßenverkehrsordnung und knüpfen dies an klare Umweltauflagen in Form von Kohlendioxid-Grenzwerten an Fahrzeuge, die lokal nicht ausschließlich emissionsfrei fahren.

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 (BImSchG) aus.

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Regelungen des Gesetzentwurfes, die Bevorrechtigungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Straßenverkehr einführen, betreffen das Recht der Wirtschaft, das nach Artikel 74 Absatz 1 Nr. 11 Grundgesetz in die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes fällt, sowie die Luftreinhaltung und die Lärmbekämpfung, die nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 Grundgesetz in die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes fallen. Der Bund macht hier von seiner Gesetzgebungszuständigkeit Gebrauch, da es bundeseinheitlicher Vorgaben im Hinblick auf die Bevorrechtigung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen bedarf. Nutzer von elektrisch betriebenen Fahrzeugen sind darauf angewiesen, dass es deutschlandweit einheitliche Regelungen für Privilegien gibt. Sie müssen sich darauf verlassen können, dass sie auch in anderen Bundesländern auf Parkflächen an öffentlicher Ladeinfrastruktur parken dürfen und damit die Möglichkeit erhalten, die Ladeinfrastruktur zu nutzen, um die Fahrbereitschaft wieder herzustellen. Es kann dem Bürger nicht zugemutet werden, dass in jedem Bundesland neu überprüft wird, ob er mit seinem elektrisch betriebenen Fahrzeug bestimmte Privilegien in Anspruch nehmen darf. Eine solche Situation würde überdies dem Fördergedanken der Regelung zuwiderlaufen. Die bundeseinheitliche Regelung ist damit zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet sowie 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 Abs. 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**

Das Gesetzgebungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Es schafft die Grundlage für eine rechtssichere Einführung von Privilegierungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Zum leichteren Vollzug wird auch die Kennzeichnung der privilegierten Fahrzeuge geregelt. So kann die Einführung der Elektromobilität unterstützt werden und damit ein Beitrag zur Verminderung von Emissionen und damit zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten sowie zum Klimaschutz und zur Unabhängigkeit des Verkehrssek-

tors von fossilen Treibstoffen geleistet werden. Dies ist vor dem Hintergrund der Verantwortung auch gegenüber künftigen Generationen geboten und verbessert darüber hinaus langfristig die Bedingungen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft.

### **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 betriebene Fahrzeuge im Sinne des EmoG sind alle batteriebetriebenen Fahrzeuge (BEV), Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) sowie Plug-in-Hybrid Fahrzeuge (PHEV) zu verstehen, die maximal 50 g/km CO<sub>2</sub> 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 Kraftfahrt-Bundesamt (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 Halter-Typ (privat/gewerblich), CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen und elektrischer Reichweite, um die Gesamtanzahl der berechtigten Plug-In-Hybrid-Kfz zu bestimmen. Insgesamt wurden vom gesamten Kfz-Bestand mit amtlichen Kennzeichen 23 881 Kfz (5 673 Krafträder, 14 883 Pkw, 2 935 Lkw, 275 Zugmaschinen, 115 Omnibusse) identifiziert, die unter die Begriffsbestimmung des § 2 und § 3 des EmoG fallen. Von den 23 881 Kfz haben 16 335 einen gewerblichen und 7 546 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 eine Million Ziel an elektrisch betriebenen Fahrzeugen der Bundesregierung in 2020 erreicht wird (siehe auch Markthochlaufszzenarien für elektrisch betriebene Fahrzeuge, Fraunhofer 2014). Da es sich bei dem Markt für elektrisch betriebene Fahrzeuge um ei-

nen 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 (CO<sub>2</sub>-Emissionen und elektrische Reichweite) erfüllen. Um den jährlichen Erfüllungsaufwand bestimmen zu können wird aus Vereinfachungsgründen die zusätzliche Anzahl an elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen i. H. v.  $976\,119 \left( (1\,000\,000 - 23\,881) / 7 = 139\,445 \right)$  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 ( $16\,335 / 23\,881 = 0,68 \rightarrow 0,68 \times 140\,000 = 95\,200$ ;  $7\,546 / 23\,881 = 0,32 \rightarrow 0,32 \times 140\,000 = 44\,800$ ).

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 abgeschätzt werden. Da die Fahrleistung von ausländischen Pkw von ca. 11 Mrd. Fzkm 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 Ausländerverkehrszählungen 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 Tsd. ausl. 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 ermittelt ( $53\,000\,000 / 44\,000\,000 = 1,2 \rightarrow 660\,000$  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 praktischen Gründen wird der deutsche Anteil zugrunde gelegt). Derzeit beträgt der Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen gem. EmoG in Deutschland ( $23\,881 / 52\,693\,465 = 0,05\%$ ). Übertragen auf die 660 Tsd. ausl. Pkw ergibt sich eine Gesamtzahl von 330 Kfz, für die derzeit eine E-Plakette beantragt werden kann. Wird der Anteil an elektrisch betriebenen Fahrzeugen am Gesamtbestand an Kfz für Deutschland in 2020 ( $1\,000\,000 / 53\,000\,000 = 1,89\%$ ) zugrunde gelegt, kann in 2020 für 12 474 ausl. elektrisch betriebenen Fahrzeugen ( $660\,000 \times 0,0189 = 12\,474$ ) 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 ausl. Kfz von 1 735  $((12\,474 - 330) / 7 = 1\,735)$ .

### 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 7 546 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen bzw. der elektrischen Mindestreichweite von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen u. U. die Vorlage zusätzlicher Dokumente wie das Certificate of Conformity (CoC) für EG-typgenehmigte Fahrzeuge bzw. eine Herstellerbescheinigung oder ein Sachverständigengutachten für ungetypte Kfz. Bei bereits in Deutschland zugelassenen getypten Kfz sind Angaben zur Antriebs-/Kraftstoffart sowie zu CO<sub>2</sub>-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. §21StVZO / §13 FZV für die Einzelgenehmigung vorzulegen. Da bei diesen Gutachten i. d. R. nicht die CO<sub>2</sub>-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, die An- und Abfahrt zur Zulassungsstelle (eigene Schätzung: insg. 40 Minuten), für den Gang zum Schilderpräger sowie dortige Wartezeit (ca. 15 Min. eigene Schätzung aufgrund der Annahme, dass Schilderpräger i. d. R. in der Nähe der Zulassungsstellen angesiedelt sind) sowie im Zeitaufwand zur Anbringung der Kurzzeitkennzeichen am Fahrzeug (ca. 5 Min., eigene Schätzung). Die Sachkosten umfassen die Fahrtkosten zur Zulassungsstelle (0,30 Euro/km x 20km = 6,00 Euro), 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.	An- und Abfahrt zur Zulassungsbehörde	40	40
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
<b>Zeitaufwand je Fall und Prozess (Summe 1.-5.)</b>		<b>92</b>	<b>104</b>
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.	Fahrtkosten zur Zulassungsbehörde (0,30 Euro/km, 20 km)	6,00	6,00
8.	Kosten für zwei Kennzeichenschilder (10 Euro pro Stück)	20,00	20,00
<b>Sachaufwand je Kurzzeitkennzeichen (Summe 6.-8.)</b>		<b>26,00</b>	<b>276,00</b>

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	92	26,00	4.513	6.920	117.338
2.	Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV ungetypt	94	26,00	3.022	4.734	78.572
3.	Zeitaufwand für E-Kennzeichen - PHEV ungetypt	104	276,00	11	19	3.036
<b>Summe</b>					<b>11.673</b>	<b>198.946</b>

Insgesamt ergibt sich aus dem Wechsel des derzeitigen Bestandes elektrisch betriebener Fahrzeuge privater Halter (insg. 7 546) zum E-Kennzeichen ein einmaliger Zeitaufwand für Bürgerinnen und Bürger i. H. v. ca. 12 Tsd. Stunden und einmalige Sachkosten von ca. 199 Tsd. 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, CO<sub>2</sub>-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. §21StVZO / §13 FZV für die Einzelgenehmigung eine Herstellerbescheinigung oder ein entsprechendes Datenblatt von einem anerkannten Sachverständigen vorgelegt werden, aus dem die CO<sub>2</sub>-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 ( $11 / 7\,546 = 0,0015 \times 44\,800 = 67$ ;  $3\,022 / 7\,546 = 0,4004 \times 44\,800 = 17\,938$ ;  $4\,513 / 7\,546 = 0,5981 \times 44\,800 = 26\,795$ ), 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	-	26.795	893	-
2. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV ungetypt	3	-	17.938	897	-
3. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - PHEV ungetypt	13	250,00	67	15	16.750
<b>Summe</b>				<b>1.805</b>	<b>16.750</b>

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 Tsd. Stunden. Für die Halter von ungetypten Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen erhöht sich der jährliche Sachaufwand um ca. 17 Tsd. 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. 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 Neuzu-

lassung 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 16 335 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 ( $254 / 16\ 335 = 0,0155 \times 95\ 200 = 1\ 476$ ;  $4\ 639 / 16\ 335 = 0,2840 \times 95\ 200 = 27\ 037$ ;  $11\ 442 / 16\ 335 = 0,7005 \times 95\ 200 = 66\ 687$ ). 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	Personal-aufwand (in €)	Sachaufwand (in €)
1. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV, PHEV getypt	92	50,91	26,00	11.442	582.512	297.492
2. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV ungetypt	94	52,01	26,00	4.639	241.274	120.614
3. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - PHEV ungetypt	104	57,55	276,00	254	14.618	70.104
<b>Summe</b>					<b>838.404</b>	<b>488.210</b>

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	-	66.687	74.023	-
2. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - FCEV, BEV ungetypt	3	1,66	-	27.037	44.881	-
3. Zeitaufwand für E-Kennzeichen - PHEV ungetypt	13	7,19	250,00	1.476	10.612	369.000
<b>Summe</b>					<b>129.516</b>	<b>369.000</b>

Insgesamt ergibt sich aus dem Wechsel des derzeitigen Bestandes elektrisch betriebener Fahrzeuge gewerblicher Halter (insg. 16 335) zum E-Kennzeichen hin ein einmaliger Personalaufwand (Annahme: mittlerer Lohnkostensatz über alle Wirtschaftsbereiche von 33,20 Euro/h, s. Leitfaden EA) für die Wirtschaft i. H. v. ca. 838 Tsd. Euro und einmalige Sachkosten von ca. 488 Tsd. 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. 130 Tsd. Euro. Für die gewerblichen Halter von ungetypten Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen erhöht sich der jährliche Sachaufwand um ca. 369 Tsd. Euro.

c) Für die Verwaltung

#### Erfüllungsaufwand des Bundes

Als Folge der Änderungen durch das EmoG sehen die Änderungen der Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) die Aufnah-

me eines Hinweises auf den Kennbuchstaben „E“ vor. Es ist zu erwarten, dass zusätzlich Vorschriften zur Übermittlung und Beauskunftung dieses Merkmals aufgenommen werden. Diese Änderungen verursachen im Kraftfahrt-Bundesamt (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 Erfüllungsaufwand von 35,70 Euro/h angesetzt, ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand beim KBA von ca. 7 Tsd. 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.

#### 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 23 881 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen und der elektrischen Mindestreichweite für PHEV). Von den 23 881 Kfz sind 15 955 getypte und 7 926 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). Der Sachaufwand wird pauschal mit 7,56 Euro/h berücksichtigt (12 217 Euro im Jahr bei 202 Arbeitstagen, 8 Stunden Arbeitszeit pro Tag; s. Leitfaden EA). Des Weiteren fällt einmalig Erfüllungsaufwand für die Ausgabe von E-Plaketten für bereits berechnete Kfz ausländischer Fahrzeughalter an (330). 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 Personal- und Sachaufwands 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)	Sachaufwand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €
1. Wechsel der Kennzeichenart für getypte Kfz	12	5,58	1,51	15.955	89.029	24.124
2. Wechsel der Kennzeichenart für ungetypte Kfz	14	6,51	1,76	7.926	51.598	13.981
3. Vergabe von E-Plakette an ausl. Fahrzeughalter	7	3,26	0,88	330	1.074	291
<b>Summe</b>					<b>141.701</b>	<b>38.396</b>

Insgesamt ergibt sich einmalig in den Zulassungsbehörden durch die Wechsel der Kennzeichenart und die Vergabe der Plakette eine Erhöhung des Personalaufwands von ca. 142 Tsd. Euro und ein erhöhter Sachaufwand von ca. 38 Tsd. Euro. Dem einmaligen Erfüllungsaufwand stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

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 Tsd. 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 Tsd. 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. Teilw. ist der Aufwand für Anpassungen der Software Bestandteil eines bereits abgeholzten 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 Tsd. 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 (142 Tsd. Euro + 944 Tsd. Euro + 587 Tsd. Euro = 1 673 Tsd. Euro) sowie Sachaufwand von 846 Tsd. 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 berechnete Kfz von ausl. Fahrzeughalter vergeben. Laut Befragung der Zulassungsbehörden werden die Anträge auf Neuzulassung für elektrisch betriebene Fahrzeuge und die Vergabe der Plaketten an ausl. Fahrzeughalter von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des mittleren Dienstes bearbeitet (Stundensatz 27,90 Euro/h gemäß Leitfaden EA). Der Sachaufwand wird pauschal mit 7,56 Euro/h berücksichtigt (12 217 Euro im Jahr bei 202 Arbeitstagen, 8 Stunden Arbeitszeit pro Tag; s. Leitfaden EA). Ausgehend vom derzeitigen Verhältnis an getypten (2/3) und ungetypten (1/3) elektrisch betriebenen Fahrzeugen werden künftig für 93 333 getypte und 46 667 ungetypte Kfz pro Jahr E-Kennzeichen vergeben. Darüber hinaus werden schätzungsweise für 1 735 ausl. Kfz pro Jahr E-Plaketten ausgegeben.

Änderung des jährlichen Personal- und Sachaufwands für die Antragsbearbeitung für Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen und die Vergabe von Plaketten an ausl. Fahrzeughalter in den Zulassungsbehörden						
Vorgaben	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in € (mittlerer Dienst: 27,90 €/h)	Sachaufwand je Fall in € (7,56 €/h)	Fallzahl	Erfüllungsaufwand (Personalkosten) in €	Erfüllungsaufwand (Sachkosten) in €
1. Zusätzlicher Aufwand für die Antragsbearbeitung von Neuzulassungen von getypten Kfz	2	0,93	0,25	93.333	86.800	23.520
2. Zusätzlicher Aufwand für die Antragsbearbeitung von Neuzulassungen von ungetypten Kfz	3	1,40	0,38	46.667	65.100	17.640
3. Vergabe von E-Plakette an ausl. Fahrzeughalter	7	3,26	0,88	1.735	5.647	1.530
<b>Summe</b>					<b>157.548</b>	<b>42.690</b>

Insgesamt ergibt sich bei Berücksichtigung des erhöhten Aufwands für Neuzulassungen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen und der Vergabe von Plaketten an ausl. Fahrzeughalter jährlich eine Erhöhung des Personalaufwands von ca. 158 Tsd. Euro und des Sachaufwands von ca. 43 Tsd. Euro. Den gestiegenen jährlichen Aufwendungen für die Vergabe von Plaketten an ausl. Fahrzeughalter stehen allerdings Gebührenmehreinnahmen gegenüber (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

## 5. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen durch die Gebühren für den Wechsel der Kennzeichenart (GebOSt, Geb.-Nr. 221.1) und die Ausgabe der Plakette (GebOSt, Geb.-Nr. 259). Die Gebühren für den Wechsel der Kennzeichenart belaufen sich auf 26,30 Euro und 6,16 Euro (zuzüglich des Einkaufspreises der Behörden für die physische Plakette) für die Ausgabe der Plakette durch die Zulassungsbehörden.

Die Gebührenzahlungen für Bürgerinnen und Bürger durch den Wechsel der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen für Bestandsfahrzeuge betragen ca. 198 Tsd. Euro (7 546 x 26,30 Euro = 198 459,80 Euro). Die Belastung der Wirtschaft durch den Wechsel der Kennzeichenart beläuft sich auf 430 Tsd. Euro (16 335 x 26,30 Euro = 429 610,50 Euro). Der Erwerb der Plakette für im Ausland zugelassene Fahrzeuge bemisst sich einmalig auf ca. 2 Tsd. Euro (330 x 6,16 Euro = 2 032,80 Euro) und jährlich auf ca. 11 Tsd. Euro (1 735 x 6,16 Euro = 10 687,60 Euro) Gebührenzahlungen. Die Gebühreneinnahmen der Zulassungsbehörden steigen somit voraussichtlich einmalig um ca. 630 Tsd. Euro (198 459,80 Euro + 429 610,50 Euro + 2 032,80 Euro = 630 103,10 Euro) sowie jährlich um ca. 11 Tsd. Euro.

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, entstehen keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## **Gebührenkalkulation**

### **E-Kennzeichen**

Im Rahmen des Gesetzentwurfes können in Zukunft bestimmte Kraftfahrzeuge ein E-Kennzeichen erlangen. 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 Gebühren-Nr. 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 Gemeinkostenzuschlagssatz wird pauschal mit 30% angenommen (Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Schreiben vom 14.05.2014: II A 3 – H 1012-10/07/0001 :009). Basierend auf standardisierten Werten für die Personaleinzelkosten der verschiedenen Hierarchieebenen (Quelle: Leitfaden Erfüllungsaufwand), 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 Sacheinzelkostenpauschale von 11,31 € pro Arbeitsstunde (eigene Berechnung basierend auf: Bundesministerium der Finanzen, Schreiben vom 14.05.2014: II A 3 – H 1012-10/07/0001 :009), 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.

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

$\overline{BS}_i$  = 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

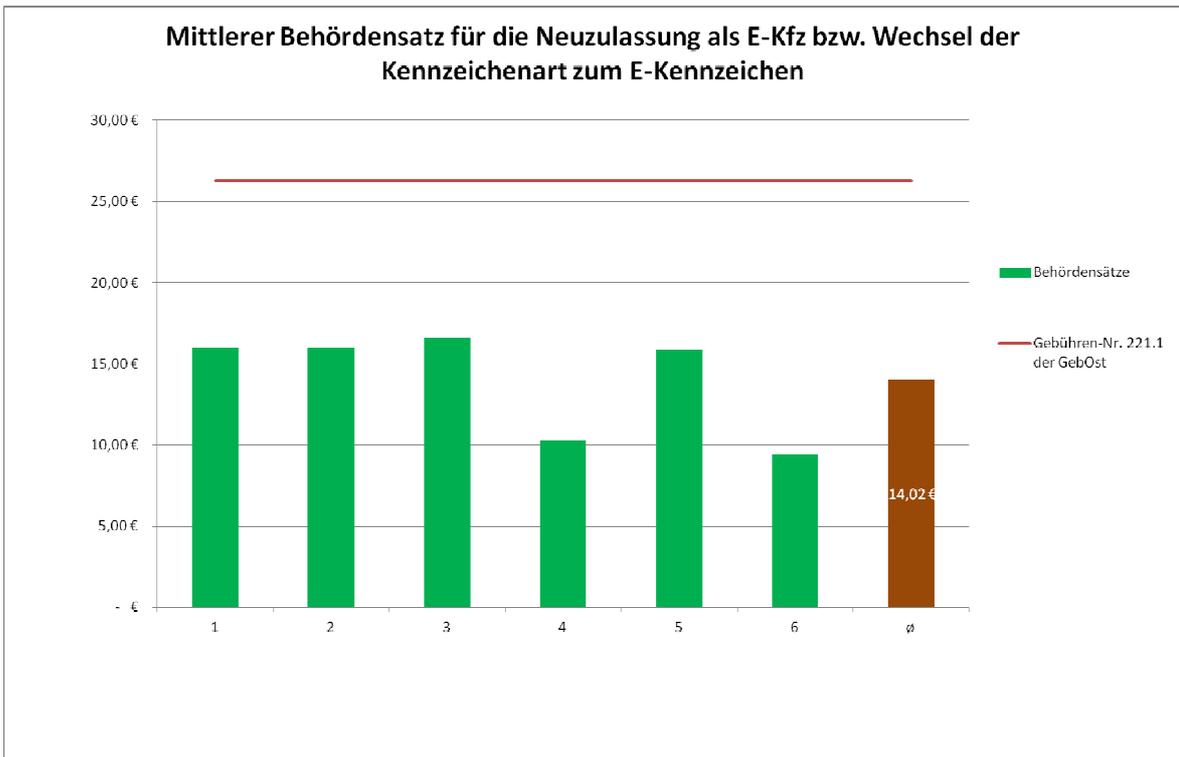
$PEK_h$  = Personaleinzelkostensatz pro Arbeitsstunde

$SEK_h$  = Sacheinzelkosten pro Arbeitsstunde

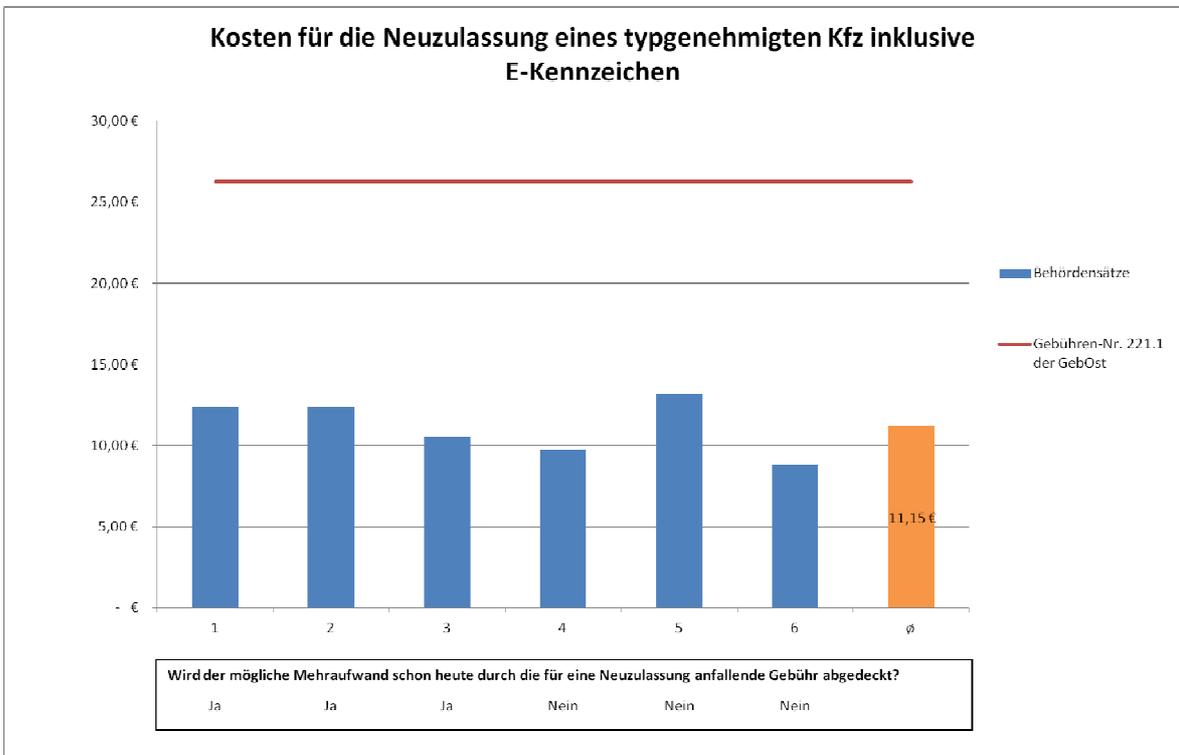
$\overline{ZA}_{ij}$  = Durchschnittlicher Zeitaufwand der  $i$ -ten Behörde für den  $j$ -ten Gebührentatbestand (in Minuten)

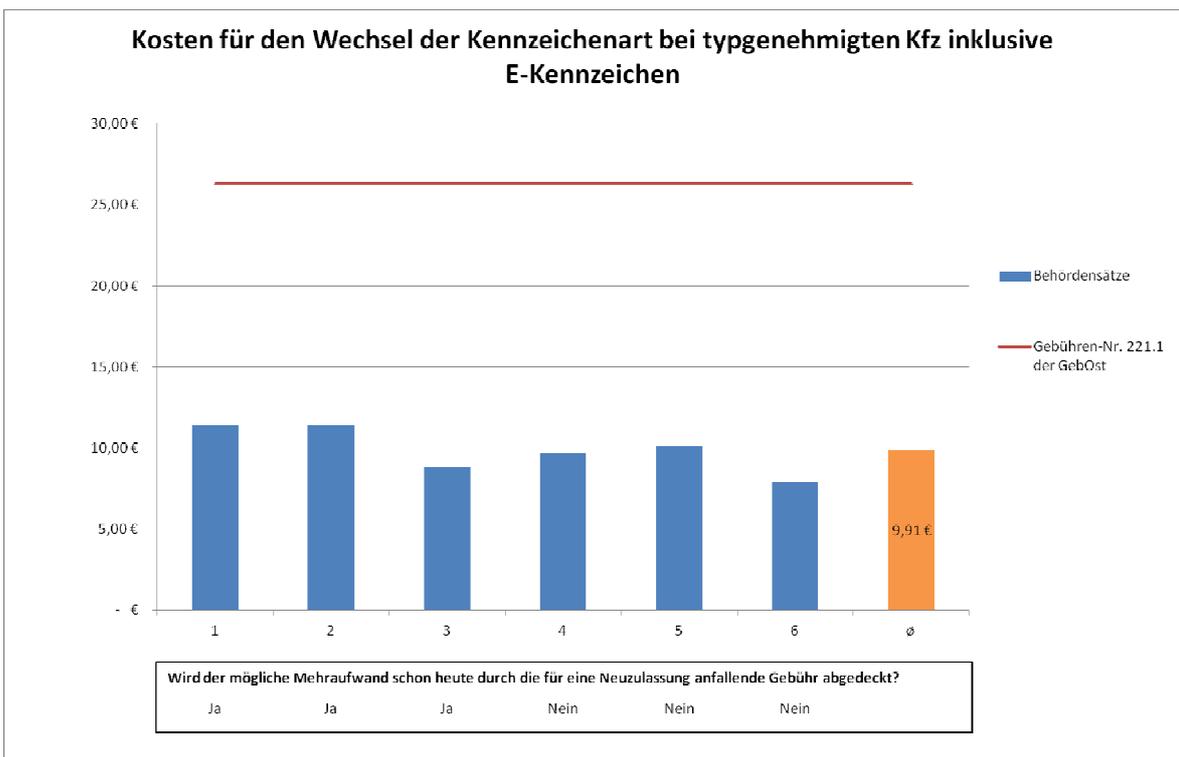
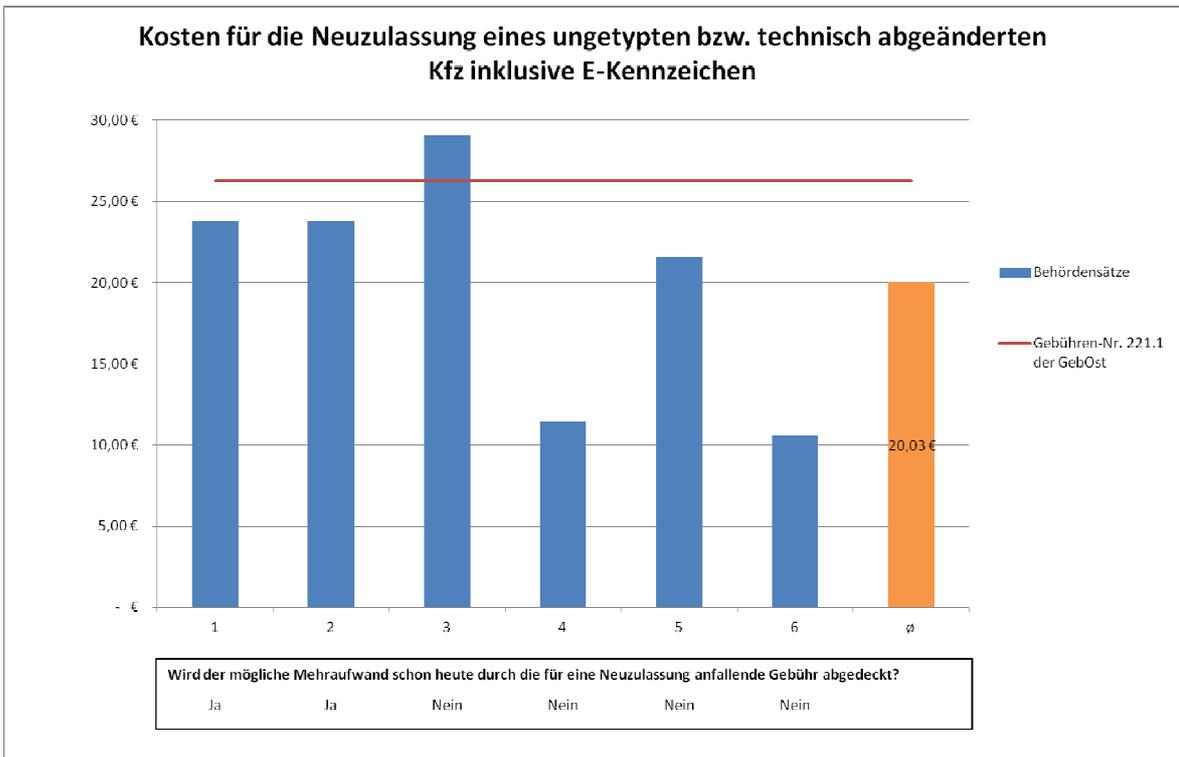
## Ergebnisse für das E-Kennzeichen

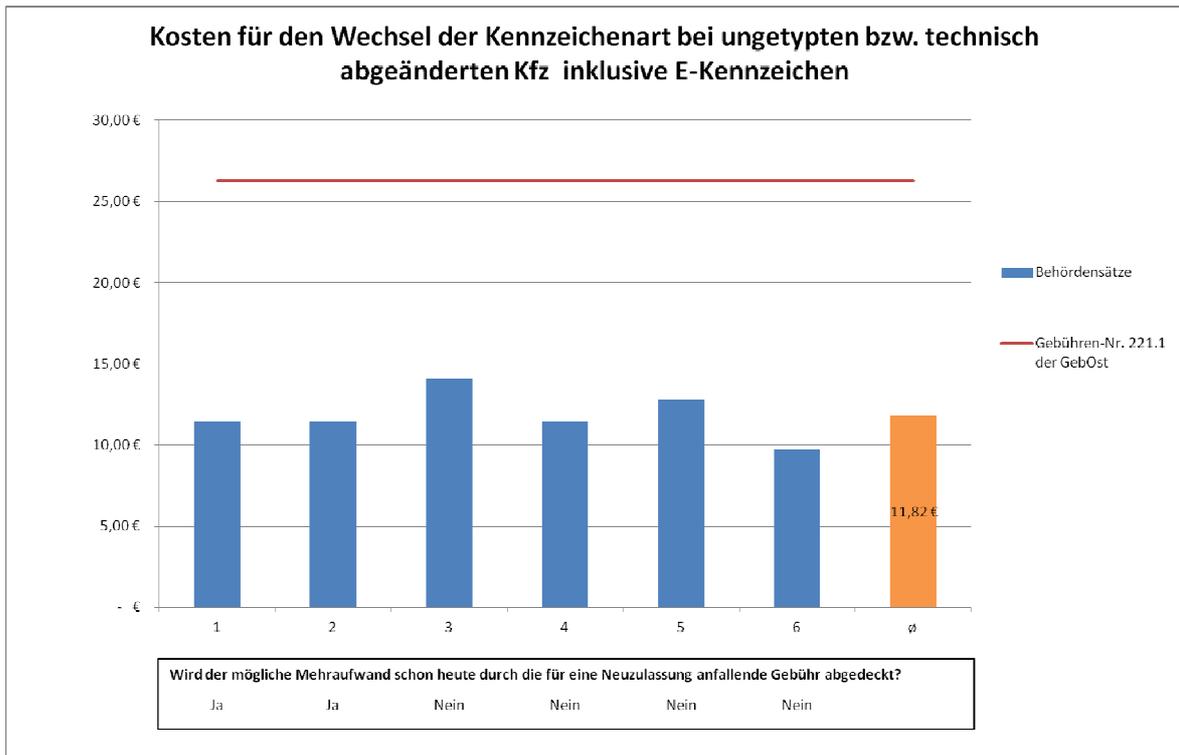
Nachfolgend sind die Ergebnisse, beginnend mit dem mittleren Behördensatz für die Neuzulassung als E-Kfz bzw. dem Wechsel der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen, dargestellt. Aufgrund der geringen Anzahl der befragten Behörden sind die berechneten Durchschnittswerte nicht repräsentativ.



Nachfolgend sind die Behördensätze für die vier Tatbestände aufgeführt:







### Plakette

Im Ausland zugelassene Kraftfahrzeuge, welche 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**

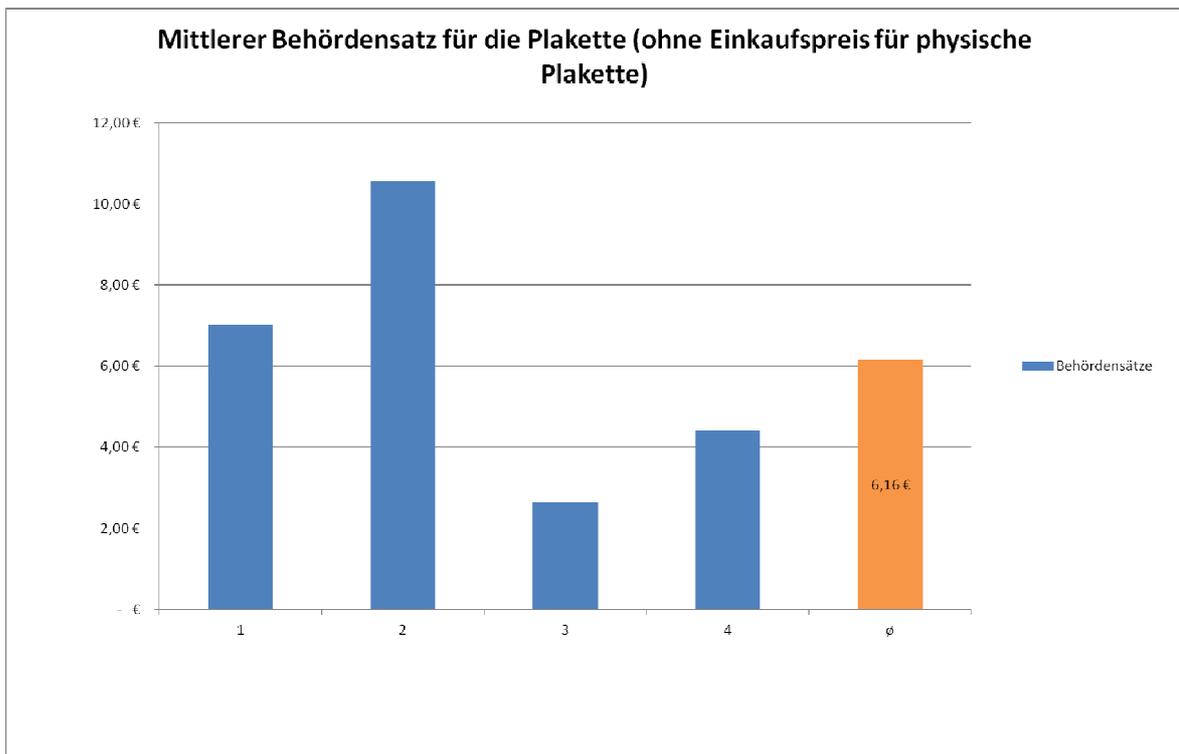
Die Ergebnisse der Gebührenkalkulation für die Plakette basieren auf den Erhebungsdaten und -antworten aus drei bayerischen Zulassungsbehörden und einer Zulassungsbehörde aus Nordrhein-Westfalen.

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 Gemeinkostenzuschlagssatz wird pauschal mit 30% angenommen (Quelle: Bundesministerium der Finanzen, Schreiben vom 14.05.2014: II A 3 – H 1012-10/07/0001 :009). Basierend auf standardisierten Werten für die Personaleinzelkosten der verschiedenen Hierarchieebenen (Quelle: Leitfaden Erfüllungsaufwand), 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 Sacheinzelkostenpauschale von 11,31 € pro Arbeitsstunde (eigene Berechnung basie-

rend auf: Bundesministerium der Finanzen, Schreiben vom 14.05.2014: II A 3 – H 1012-10/07/0001 :009), 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. Da die Bestellmenge von der Fallzahl abhängt und der Einkaufspreis wiederum von der Bestellmenge, muss die Fallzahl abgeschätzt werden. Diese Abschätzung der Fallzahl erfolgt im Rahmen der Messung des Erfüllungsaufwands. Es wird angenommen, dass die Fallzahl der Bestellmenge entspricht, und es muss mit dieser kalkulierten Menge eine Preis Anfrage bei einem möglichen Lieferanten gestellt werden.

### 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.



### 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 Auswir-

kungen auf Geschlechter) geprüft. Der Gesetzentwurf hat keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

Die demographischen Folgen und Risiken des Gesetzes wurden anhand des vom Bundesministerium des Inneren 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 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.

## **B. Besonderer Teil**

§ 1 legt den Anwendungsbereich des Gesetzes fest.

Die Förderung durch die Einräumung von Bevorrechtigungen wird durch dieses Gesetz auf Fahrzeuge beschränkt, die zur Teilnahme am Straßenverkehr zugelassen worden ist. Auf Antrag können auch die vom Zulassungsverfahren ausgenommenen Fahrzeuge zugelassen werden. Auch Kleinkrafträder können mithin die Privilegien in Anspruch nehmen und entsprechend gekennzeichnet werden.

§ 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 Batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge, von außen aufladbare Hybridfahrzeuge sowie Brennstoffzellenfahrzeuge. Die Definitionen orientieren sich an den in der Arbeitsgruppe WP 29 der UNECE ausgehandelten Definitionen. Auf diese Weise soll eine möglichst gleichlautende Definition auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene gewährleistet werden. Dies ermöglicht auch eine Prüfung durch die Zulassungsstellen. 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.

In § 3 Absatz 1 wird näher bestimmt, welche Bevorrechtigungen im Einzelnen zugunsten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen möglich sein sollen und welcher Verordnungsgeber 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).

§ 3 Absatz 2 nimmt eine Einschränkung für die Einräumung von Bevorrechtigungen für von außen aufladbare Hybridelektrisch betriebene Fahrzeuge vor. Danach sollen nur diejenigen von außen aufladbare Hybridelektrisch betriebene 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 CoC-Papieren (Kohlendioxidemission auch in Zulassungsbescheinigung Teil I und II) des Herstellers (Ifd. Nr. 49, Unterpunkte 1 und 2). Diese werden dem Halter bei Neufahrzeugen ausgehändigt und sind für die Erstzulassung bei den Zulassungsämtern vorzulegen. Unabhängig davon wird für deutsche Fahrzeuge beim KBA auch noch ein Datensatz des CoC elektronisch geführt. Bei Fahrzeugen, die bereits vor Inkrafttreten des EmoG in Verkehr gebracht worden sind, und für die das CoC-Papier nicht mehr vorhanden ist, kann der Halter ein Zweitdokument beim Hersteller anfragen. Die Ausstellung ist im Allgemeinen kostenpflichtig.

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‘) müssen über eine Einzelgenehmigung zugelassen werden. Die Angabe über die Reichweite kann z.B. über eine Herstellerdatenbestätigung oder ein Sachverständigengutachten beigebracht werden.

Extern aufladbare Hybridfahrzeuge 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. 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 Kohlendioxid-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen an. Dieser Wert liegt deutlich unter den aktuellen und den angestrebten europäischen Kohlendioxid-Flottengrenzwerten für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, ist zugleich aber für extern aufladbare Hybridfahrzeuge erreichbar.

Allerdings würden viele Plug-In-Hybridantriebe 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 Kohlendioxid-Ausstoß 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 zu-

mindest 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. Über das Reichweitenkriterium werden auch leichte Nutzfahrzeuge erfasst, für nach derzeitigem Stand der Technik die 50 Gramm Grenze nicht erreichbar ist.

Aus diesem Grund 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.

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

Nach § 3 Absatz 3 Nr. 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 Verordnungsgeber 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 dokumentiert werden. Hinsichtlich der Gewährung der maximal zulässigen Parkdauer soll die Möglichkeit geschaffen werden, zwischen Tages- und Nachtzeiten differenzieren zu können, so soll die maximale Park- und Ladedauer nachts bis zu 8 Stunden oder länger betragen können, tagsüber soll sie jedoch 3 Stunden nicht überschreiten, um den Parkplatz an der Ladeinfrastruktur für möglichst viele Nutzer offenzuhalten. Bei diesem Zeitraum ist davon auszugehen, dass die Fahrzeugbatterien –je nach individuellem Ladestand- im ausreichenden 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. in besonders verkehrsgünstigen (z.B. Innenstädte, Einkaufsstraßen) vorzuhalten, um Anreize dafür zu setzen, dass Innenstädte vermehrt mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen befahren werden. Nach § 3 Absatz 3 Nr. 2 soll es ermöglicht werden, die Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentliche 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 3 Nr. 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 Durchfahrtbeschränkungen in Erholungsorten von besonderer Bedeutung,
- Zu- oder Durchfahrtbeschränkungen 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 Durchfahrtbeschränkungen in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten.

Nach § 3 Absatz 3 Nr. 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.

§ 3 Absatz 4 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.

Nach § 3 Absatz 5 werden die Länder ermächtigt, in Rechtsverordnungen nach § 6a Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes als Bevorrechtigungen Ermäßigungen oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorzusehen.

§ 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 und das Erteilen der Kennzeichnung den Zulassungsbehörden zu übertragen.

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 soll 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 Nr. 1-3 handelt.

Bei von außen aufladbaren Hybridelektrisch betriebene Fahrzeuge 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 werden in den Fahrzeugpapieren, die elektrische Mindestreichweite

wird in den CoC-Papieren ausgewiesen. Bei einer Erstzulassung ist das CoC-Papier bereits vorzulegen.

§ 4 Abs. 2 Nr. 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 Elektromobilitätsgesetzes erfolgt. Hinsichtlich der Gebührenberechnung wird § 6a Abs. 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.

§ 5 enthält Übergangregelungen. Nach Absatz 1 genügt innerhalb eines Übergangszeitraumes bis 31. Dezember 2017, wenn von außen aufladbare Hybridfahrzeuge 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.

§ 5 Absatz 2 stellt klar, dass solche von außen aufladbare Hybridfahrzeuge, die vor dem 01. Januar 2018 gekennzeichnet wurden und die ab dem Jahr 2018 geltenden Umweltkriterien aber nicht mehr erfüllen, von den Bevorrechtigungen und damit auch von der Kennzeichnung weiterhin Gebrauch machen dürfen. Sie genießen insoweit Bestandsschutz.

§ 6 Absatz 1 regelt, dass das Gesetz am in Kraft tritt. Damit bleibt genug Zeit für eine Notifizierung bei der Europäischen Union und für die notwendigen Vorbereitungen in den Kommunen zur Umsetzung der Bevorrechtigungen.

Nach § 6 Absatz 2 treten die Ermächtigungsgrundlagen für Rechtsverordnungen, die in diesem Gesetz enthalten sind, bereits am Tag nach der Verkündung in Kraft. Damit wird sichergestellt, dass auch die notwendigen Verordnungen und Änderungsverordnungen rechtzeitig verabschiedet werden können und gemeinsam mit dem Gesetz nach europarechtlichen Vorgaben notifiziert werden können.

§ 6 Absatz 3 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.