

**15.07.26**

U - Vk

## **Verordnung der Bundesregierung**

---

### **Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung**

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

Nach § 1 Absatz 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) müssen Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden sollen, von der Zulassungsbehörde zum Verkehr zugelassen sein. Nach § 1 Absatz 1 Satz 2 StVG erfolgt die Zulassung auf Antrag des Verfügungsberechtigten des Fahrzeugs bei Vorliegen einer Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder EG-Typgenehmigung durch Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes ist nach § 11 Absatz 1 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) auf Antrag ein Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zuzuteilen. Bei im Ausland zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigten Fahrzeugen hat nach § 11 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 3 FZV die Kennzeichnung durch eine blaue Plakette zu erfolgen. Nach § 11 Absatz 5 FZV stehen im Ausland zugeteilte Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder für elektrisch betriebene Fahrzeuge erteilte Plaketten in der Bundesrepublik Deutschland zugeteilten Kennzeichen oder Plaketten für elektrisch betriebene Fahrzeuge gleich.

Zur Einfahrt in eine Umweltzone müssen diese elektrisch betriebenen Fahrzeuge derzeit zusätzlich auch über eine jeweils erforderliche Plakette nach der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) verfügen (§ 2 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang 1 der 35. BImSchV). Sie werden nach § 2 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang 2 Absatz 3 sowie § 3 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang 1 der 35. BImSchV mit einer grünen Plakette gekennzeichnet. Allerdings ist, auch ohne die Anbringung einer grünen Plakette, faktisch bereits durch das Führen eines E-Kennzeichens oder einer entsprechenden anderen Kennzeichnung nach § 11 FZV ersichtlich, dass das Fahrzeug zur Einfahrt in eine Umweltzone berechtigt ist.

#### **B. Lösung**

Zur Verwaltungsvereinfachung sollen im Wege einer Ergänzung des Anhangs 3 der 35. BImSchV nach § 11 FZV als solche gekennzeichnete Elektrofahrzeuge auf der Grundlage des § 2 Absatz 3 der 35. BImSchV von der Plakettenpflicht ausgenommen werden. Dadurch werden sowohl entsprechende Fahrzeughalter als auch die Verwaltung von bürokratischen Aufgaben und Kosten entlastet. Die Umweltstandards bezüglich der Luftqualität bleiben dabei unverändert.

## **C. Alternativen**

Verzicht auf die Anpassung, was aber dem Ziel, Bürokratie abzubauen, zuwiderliefe.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Die Kosten für die Herstellung und Ausgabe der Plaketten werden durch Gebühren der Kfz-Halter kompensiert, sodass weder zusätzliche Einnahmen noch Ausgaben für die Verwaltung und die öffentlichen Haushalte durch die vorgeschlagene Maßnahme entstehen.

## **E. Erfüllungsaufwand**

Basierend auf der Anzahl der Neuzulassungen für 2024 kann eine jährliche Entlastung von insgesamt über sechs Millionen Euro erreicht werden. Von 2025 bis 2030 wird mit einer Zunahme dieser Entlastung um den Faktor 14 gerechnet.

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger wird mit einer jährlichen Entlastung in Höhe von 852 Tausend Euro sowie einer zeitlichen Einsparung von über 22 Tausend. Stunden bezogen auf die Anzahl der Neuzulassungen für das Jahr 2024 gerechnet.

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

Für die Wirtschaft wird mit einer jährlichen Entlastung von über 3 Millionen Euro bezogen auf die Anzahl der Neuzulassungen für das Jahr 2024 gerechnet. Davon entfallen 349 Tausend Euro auf wegfallende Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

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

Für Bund und Länder entsteht kein Erfüllungsaufwand. Für die Kommunen wird mit einer jährlichen Entlastung in Höhe von über 2 Millionen Euro bezogen auf die Anzahl der Neuzulassungen für das Jahr 2024 gerechnet.

## **F. Weitere Kosten**

Es sind keine weiteren Kosten zu erwarten.

**15.07.26**

U - Vk

**Verordnung  
der Bundesregierung**

---

**Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur  
Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur  
Schadstoffbelastung**

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, 15. Juli 2026

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Bürgermeister  
Dr. Andreas Bovenschulte

Sehr geehrter Herr Bundesratspräsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung  
der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung

mit Begründung und Vorblatt.

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

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und  
nukleare Sicherheit.

Mit freundlichen Grüßen  
Friedrich Merz



## **Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung<sup>1</sup>**

Vom ...

- Die Bundesregierung verordnet aufgrund des § 40 Absatz 3 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348) geändert worden ist, nach Anhörung der beteiligten Kreise,
- das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit verordnen aufgrund des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8, Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 Nummer 1, Absatz 6 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 70 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. I Nr. 131) und
- das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund des § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 11 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 70 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. I Nr. 131):

### **Artikel 1**

#### **Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung**

Die Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die zuletzt durch Artikel 85 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Im Anhang 3 wird in Nummer 10 der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 11 eingefügt:

- „11. Kraftfahrzeuge mit einer Kennzeichnung für elektrisch betriebene Fahrzeuge nach § 11 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung.“

---

<sup>1</sup> Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

## **Artikel 2**

### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Nach § 1 Absatz 1 Satz 1 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) müssen Kraftfahrzeuge, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden sollen, von der Zulassungsbehörde zum Verkehr zugelassen sein. Nach § 1 Absatz 1 Satz 2 StVG erfolgt die Zulassung auf Antrag des Verfügungsberechtigten des Fahrzeugs bei Vorliegen einer Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder EG-Typgenehmigung durch Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens. Elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes ist nach § 11 Absatz 1 Satz 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) auf Antrag ein Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge zuzuteilen. Bei im Ausland zur Teilnahme am Straßenverkehr berechtigten Fahrzeugen hat nach § 11 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit Anlage 3 FZV die Kennzeichnung durch eine blaue Plakette zu erfolgen. Nach § 11 Absatz 5 FZV stehen im Ausland zugeteilte Kennzeichen für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder für elektrisch betriebene Fahrzeuge erteilte Plaketten in der Bundesrepublik Deutschland zugeteilten Kennzeichen oder Plaketten für elektrisch betriebene Fahrzeuge gleich.

Zur Einfahrt in eine Umweltzone müssen diese elektrisch betriebenen Fahrzeuge derzeit zusätzlich auch über eine jeweils erforderliche Plakette nach der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) verfügen (§ 2 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang 1 der 35. BImSchV). Sie werden nach § 2 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang 2 Absatz 3 sowie § 3 Absatz 1 in Verbindung mit Anhang 1 der 35. BImSchV mit einer grünen Plakette gekennzeichnet. Allerdings ist, auch ohne die Anbringung einer grünen Plakette, faktisch bereits durch das Führen eines E-Kennzeichens oder einer entsprechenden anderen Kennzeichnung nach § 11 FZV ersichtlich, dass das Fahrzeug zur Einfahrt in eine Umweltzone berechtigt ist.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Zur Verwaltungsvereinfachung sollen im Wege einer Ergänzung des Anhangs 3 der 35. BImSchV nach § 11 FZV als solche gekennzeichnete Elektrofahrzeuge auf der Grundlage des § 2 Absatz 3 der 35. BImSchV von der Plakettenpflicht ausgenommen werden. Dadurch werden sowohl entsprechende Fahrzeughalter als auch die Verwaltung von bürokratischen Aufgaben und Kosten entlastet. Die Umweltstandards bezüglich der Luftqualität bleiben dabei unverändert.

#### **III. Exekutiver Fußabdruck**

Zum Verordnungsentwurf haben keine Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter sowie beauftragte Dritte beigetragen.

#### **IV. Alternativen**

Zur Anpassung des bestehenden nationalen Rechts bestehen keine Alternativen.

## **V. Regelungskompetenz**

Die Regelungskompetenz der Bundesregierung hinsichtlich Artikel 1 (Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung) ergibt sich aus § 40 Absatz 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Die Änderung der 35. BImSchV wird überdies gestützt auf § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummern 8 und 11 und Absatz 4 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes, die das BMV und das BMUKN gemeinsam (§ 6 Absatz 6 Satz 1 StVG) beziehungsweise das BMV zum Erlass von Verordnungsregelungen ermächtigen.

Die Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

## **VI. Regelungsfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Durch den Verzicht auf die Pflicht zur Anbringung einer Umweltplakette für Fahrzeugen mit E-Kennzeichen wird die Verwaltung von einer voraussichtlich in Zukunft wachsenden Aufgabe entlastet.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Die Maßnahme entlastet Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung, wodurch die wirtschaftlichen und sozialen Aspekte der Nachhaltigkeit gestärkt werden. Gleichzeitig werden die derzeit gültigen Umweltschutzstandards aufrechterhalten, da die betroffenen Fahrzeuge in allen Fällen die Anforderungen an die grüne Plakette erfüllen, und die Elektromobilität als eine klima- und umweltfreundliche Technologie unterstützt. Dadurch wird zukünftig eine Steigerung der positiven Umweltwirkung der Maßnahme erwartet. Insgesamt trägt die Maßnahme zur Erfüllung folgender DNS-Indikatorenbereiche und Indikatoren bei:

- 3.2.a Emissionen von Luftschadstoffen
- 8.1 Ressourcenschonung: Ressourcen sparsam und effizient nutzen
- 9. Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen
- 11.2.b Endenergieverbrauch im Personenverkehr
- 12.1 Nachhaltiger Konsum: Konsum umwelt- und sozialverträglich gestalten
- 12.1.bc Globale Umweltinanspruchnahme durch den Konsum privater Haushalte - CO<sub>2</sub>-Emissionen
- 16. Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen

Die Förderung der schadstoffarmen und emissionsfreien Elektromobilität trägt zur Verbesserung der Luftqualität und damit des Umweltzustands, zum Klimaschutz und zum Schutz der menschlichen Gesundheit bei. Zudem wird durch die Ausnahme der Ressourcenverbrauch für die Herstellung der Umweltplaketten gesenkt, nachhaltige



Konsummuster zugunsten klima- und umweltfreundlicher Fahrzeuge sowie die Elektromobilität als Industrie- und Wirtschaftsbranche gestärkt. Die bürokratieentlastende Wirkung der Maßnahme für Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung stärkt das Vertrauen in staatliche Vorgaben und die Nachvollziehbarkeit des Verwaltungshandelns auf gesamtgesellschaftlicher Ebene.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Die Kosten für die Herstellung und Ausgabe der Plaketten werden durch Gebühren der Kfz-Halter kompensiert, sodass keine zusätzlichen Einnahmen für die Verwaltung und die öffentlichen Haushalte durch die vorgeschlagene Maßnahme unterbleiben.

### **4. Erfüllungsaufwand**

#### Rahmenbedingungen und Datengrundlagen:

Unter Kraftfahrzeuge mit einem Kennzeichen nach § 11 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und Kraftfahrzeuge mit einer Plakette nach Anlage 3 (zu §11 Absatz 4) der Fahrzeug-Zulassungsverordnung fallen reine Batterieelektrofahrzeuge sowie von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge. Die folgenden Auswertungen basieren auf die Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes zu den [Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen für das Jahr 2024](#). Diese unterscheiden explizit nach den Kraftstoffarten „Elektro (BEV – battery electric vehicle)“, und „Hybrid, daraus Plug-in“ (PHEV – plug in electric vehicle), während die Antriebsart „Brennstoffzellen“ nicht separat ausgewiesen wird. Brennstoffzellenfahrzeuge weisen in den meisten Fällen deutlich höhere Gesamtnutzungskosten auf, sodass sie im Bereich der Pkw weiterhin eine zu vernachlässigende Rolle im Antriebsmix einnehmen. In den folgenden Auswertungen wurde somit die Summe der Neuzulassungen von Pkw mit den Kraftstoffarten „Elektro (BEV)“ und „Hybrid, daraus Plug-in“ berücksichtigt.

Als Fallzahl wird die Anzahl der Neuzulassungen der Kraftfahrzeuge betrachtet, die die Voraussetzungen zur Kennzeichnung mit einem Kennzeichen nach § 11 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung und Kraftfahrzeuge mit einer Plakette nach Anlage 3 (zu §11 Absatz 4) der Fahrzeug-Zulassungsverordnung erfüllen. Diese gilt als die mindeste Fallzahl; bei Umschreibungen von Fahrzeugen mit Änderung des Kennzeichens oder bei jedem Ersatz der Windschutzscheibe muss die Umweltplakette erneut gekauft werden. Zur Anzahl der Umschreibungen mit Änderung des Kennzeichens liegen jedoch derzeit keine Daten vor.

Die Kosten für den Erwerb der Plaketten werden auch konservativ mit dem Mindestpreis von 5 Euro beim Erwerb bei einer Zulassungsbehörde oder sonstigen nach Landesrecht zuständigen Stellen berechnet. Weitere Ausgabestellen können die Abgasuntersuchungsstellen wie TÜV, DEKRA, GTÜ, FSP, KÜS und für Abgasuntersuchungen autorisierte Autowerkstätten sei, die Gebühren bis ca. 20 Euro erheben.

Im Folgenden wird der Erfüllungsaufwand auf Grundlage der Daten für 2024 jeweils für Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung berechnet. Zudem wird auf Grundlage der [Treibhausgas-Projektionen 2024 des Umweltbundesamtes](#) die zukünftige Entwicklung des Erfüllungsaufwandes unter Berücksichtigung des projizierten Anstiegs der Neuzulassungen für Elektrofahrzeuge bis 2030 geschätzt. Da der Treibhausgas-Projektionsbericht 2024 nicht nach privaten und gewerblichen Halterinnen und Halter unterscheidet, kann hier nur eine Gesamtrechnung durchgeführt werden.

Der [Projektionsbericht 2025 des Umweltbundesamtes](#) nimmt eine Anzahl über 8 Millionen Neuzulassungen von E-Pkw (BEV) sowie Plug-in-Hybrid-Pkw (PHEV) im Zeitraum 2025 bis 2030 an. Verglichen mit den Neuzulassungen im Jahr 2024 bedeutet dies eine Zunahme

der Neuzulassungen der Fahrzeuge, die zum Führen eines E-Kennzeichens berechtigt sind, um den Faktor 14 im Zeitraum 2025 bis 2030. Dadurch erhöht sich auch die Einsparung beim Erfüllungsaufwand entsprechend in diesem Zeitraum verglichen mit den oben dargestellten Einsparungen für das Kalenderjahr 2024. Der anteilige Zuwachs der Neuzulassungen batterieelektrischer Pkw an der Gesamtanzahl der Neuzulassungen wird dabei von 32 Prozent im Jahr 2025 auf 65 Prozent im Jahr 2030 projiziert. Der Anteil der Plug-in-Hybrid-Pkw an den Neuzulassungen wird von 3 Prozent im Jahr 2024 auf 6 Prozent im Jahr 2030 projiziert. Für den Zeitraum ab 2035 wird projiziert, dass alle Neuzulassungen auf batterieelektrische Pkw entfallen werden. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass sich der Erfüllungsaufwand bzw. die durch die vorgeschlagene Maßnahme generierten Ersparnisse, ungeachtet der zukünftigen Entwicklung der Lohnkosten und möglicher Umschreibungen, entsprechend langfristig vervielfachen wird.

#### 4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

| Ifd. Nr.                         | Artikel<br>Regelungsentwurf; Norm (§§);<br>Bezeichnung der Vorgabe | Jährliche<br>Fallzahl<br>(Stück) | Jährlicher<br>Aufwand<br>pro Fall<br>(in Minuten) | Jährlicher<br>Aufwand<br>pro Fall<br>(in Euro) | Jährlicher<br>Erfüllungsaufwand<br>(in Stunden) | Jährlicher<br>Erfüllungsaufwand<br>(in Tsd. Euro) |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------|------------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 1.1                              | 1                                                                  | 170 512                          | - 8                                               | - 5                                            | - 22 734                                        | - 852 560                                         |
| Summe Zeitaufwand (in Stunden)   |                                                                    |                                  |                                                   |                                                | - 22 734                                        |                                                   |
| Summe Sachaufwand (in Tsd. Euro) |                                                                    |                                  |                                                   |                                                |                                                 | - 852 560                                         |

#### 4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

| Ifd. Nr. | Artikel<br>Regelungsentwurf;<br>Norm (§§);<br>Bezeichnung der Vorgabe | IP                    | Jährliche<br>Fallzahl<br>(Stück) | Jährlicher<br>Aufwand pro Fall (Minuten<br>* Lohnkosten pro Stunde<br>(Gesamtwirtschaft,<br>niedrige Qualifikation)<br>+ Sachkosten (in Euro) | Jährlicher<br>Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) |
|----------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 2.1      | 1                                                                     | Beschaffung von Daten | 401 174                          | - 1 221 574 -<br>2 005 870                                                                                                                    | - 3 227                                        |

| lfd. Nr.                                           | Artikel<br>Regelung<br>sentwurf;<br>Norm<br>(§§);<br>Bezeichn<br>ung der<br>Vorgabe | IP | Jährliche<br>Fallzahl<br>(Stück) | Jährlicher<br>Aufwand pro<br>Fall (Minuten<br>* Lohnkosten<br>pro Stunde<br>(Gesamtwirts<br>chaft,<br>niedrige<br>Qualifikation)<br>+ Sachkosten<br>(in Euro) | Jährlicher<br>Erfüllungsauf<br>wand (in Tsd.<br>Euro) |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Summe<br>(in Tsd.<br>Euro)                         |                                                                                     |    | - 3 227                          |                                                                                                                                                               |                                                       |
| davon<br>aus<br>Informatio<br>nspflichte<br>n (IP) |                                                                                     |    | - 349                            |                                                                                                                                                               |                                                       |

#### 4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

| lfd. Nr.                              | Artikel<br>Regelungen<br>entwurf; Norm<br>(§§);<br>Bezeichnung<br>der Vorgabe | Bund/<br>Land | Jährliche<br>Fallzahl<br>(Stück) | Jährlicher<br>Aufwand pro<br>Fall (Minuten<br>* Lohnkosten<br>pro Stunde<br>(mD,<br>Kommunen) | Jährlicher<br>Erfüllungsauf<br>wand (in Tsd.<br>Euro) |
|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------|----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 3.1                                   | 1                                                                             | Land          | 571 686                          | - 2 186 698                                                                                   | - 2 186                                               |
| Summe (in<br>Tsd. Euro)               |                                                                               |               | - 2 186                          |                                                                                               |                                                       |
| davon Bund                            |                                                                               |               | 0                                |                                                                                               |                                                       |
| davon Land<br>(inklusive<br>Kommunen) |                                                                               |               | - 2 186                          |                                                                                               |                                                       |

## **5. Weitere Kosten**

Es sind keine weiteren Kosten zu erwarten.

## **6. Weitere Regelungsfolgen**

Durch die vorgeschlagene Maßnahme werden Verbraucher und Verbraucherinnen sowie die Wirtschaft entlastet. Die Maßnahme trägt zur Unterstützung der Elektromobilität bei.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Eine Evaluierung ist nicht erforderlich, da bereits feststeht, dass Fahrzeuge mit E-Kennzeichen die Anforderungen für die Erteilung der grünen Plakette erfüllen. Eine Befristung ist nicht vorgesehen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung)**

Mit der Ergänzung des Anhangs 3 der 35. BImSchV wird eine weitere Ausnahme von der Kennzeichnungspflicht mit einer Plakette geschaffen. Fahrzeuge, die über ein E-Kennzeichen oder eine entsprechende andere Kennzeichnung nach § 11 FZV verfügen, sind künftig von der Plakettenpflicht ausgenommen. Nach Anhang 2 Absatz 3 der 35. BImSchV werden Kraftfahrzeuge mit Antrieb ohne Verbrennungsmotor (z. B. Elektromotor, Brennstoffzellenfahrzeuge) der Schadstoffgruppe 4 zugeordnet. Diese Fahrzeuge sind gemäß Fahrzeug-Zulassungsverordnung auch berechtigt, ein E-Kennzeichen zu führen. Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 werden nach § 3 Absatz 1 der 35. BImSchV mit einer grünen Plakette gekennzeichnet. Die mit der grünen Plakette verbundenen Berechtigung zur Einfahrt in eine Verkehrsverbotszone lässt sich allerdings auch am E-Kennzeichen oder einer entsprechenden anderen Kennzeichnung nach § 11 FZV des betreffenden Kraftfahrzeuges erkennen. Mit der Änderung wird diese Redundanz beseitigt.

### **Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)**

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten dieser Verordnung. Die Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft. Hiermit wird dem Beschluss des Arbeitsprogramms Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau 2018 Rechnung getragen, wonach die Bundesregierung in ihren Regelungsentwürfen möglichst ein Inkrafttreten zum ersten Tag eines Quartals vorschlägt.