

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Bei Erlass der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) wurde im § 15 Absatz 4 der eKFV festgelegt, dass die eKFV hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, Zielsetzung und Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, basierend insbesondere auf den Ergebnissen einer wissenschaftlichen Begleitung, überprüft wird. Auf Grundlage der Evaluierung sollte gegebenenfalls einen Vorschlag für die Änderung der eKFV vorgelegt werden. Mit der vorliegenden Änderungsverordnung sollen die Erkenntnisse insbesondere aus der wissenschaftlichen Studie in die, im Jahr 2019 neu eingeführte, eKFV einfließen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Auf Grundlage der Evaluierung sind punktuelle Anpassungen bezogen auf die technischen Anforderungen der Elektrokleinstfahrzeuge in der eKFV notwendig. Diese werden mit der vorliegenden Änderungsverordnung umgesetzt. Das beinhaltet bspw. eine verpflichtende Ausstattung der Elektrokleinstfahrzeuge mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern), eine Anpassung der Sicherheitsanforderung der Batterien nach DIN EN 17128 sowie DIN EN 50604-1 und eine Erweiterung der fahrdynamischen Prüfung.

Daneben werden im Einklang mit dem Ergebnis der Evaluierung die verhaltensrechtlichen Regelungen für Elektrokleinstfahrzeuge an den Radverkehr angeglichen, wo dies möglich ist. Die verhaltensrechtlichen Regelungen werden in der eKFV aufgehoben und in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) überführt. Dies dient der Regelungsvereinfachung. Es entfallen verschiedene kleine Abweichungen zwischen den Verkehrsregeln für Fahrräder und denen für Elektrokleinstfahrzeuge. Für die Bürger werden die für Elektrokleinstfahrzeuge geltenden Regeln dadurch leichter verständlich. Zudem werden, insbesondere in Hinblick auf die für Elektrokleinstfahrzeuge geltenden Verkehrszeichen, verschiedene kleine Ungereimtheiten und Widersprüche beseitigt.

Für die Straßenverkehrsbehörden entfällt künftig bei Freigaben für den Radverkehr das Erfordernis, die Freigabe durch zusätzliches Sinnbild „Elektrokleinstfahrzeug“ ausdrücklich auf diese Verkehrsart ausdehnen zu müssen. Nur in den – voraussichtlich wenigen – Fällen, in denen für eine bestimmte Verkehrsfläche unterschiedliche Regelungen für Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge getroffen werden sollen, müssen künftig gesonderte Verkehrszeichen für Elektrokleinstfahrzeuge angeordnet werden. Um prüfen zu können, in welchen Fällen das erforderlich ist, wird eine Übergangsfrist für die entsprechenden Änderungen vorgesehen.

III. Exekutiver Fußabdruck

Keiner

IV. Alternativen

Keine Überarbeitung der eKFV oder auf eine mögliche Harmonisierung der technischen Anforderungen an die Fahrzeuge auf EU-Ebene abwarten. Ob und wann eine europäische Harmonisierung, die die jetzigen nationalen technischen Vorschriften obsolet

machen würden, erfolgt, ist derzeit aber nicht absehbar. Wenn die eKFV nicht überarbeitet würde, dann gelten die aktuellen technischen sowie verhaltensrechtlichen Regelungen weiter und eine technische Verbesserung der Fahrzeuge sowie Regelungsvereinfachung im Verhaltensrecht wird dann nicht umgesetzt.

V. Regelungskompetenz

Die Regelungskompetenz ergibt sich aus der Ermächtigungsgrundlage für diese Verordnung. Es handelt sich um eine Verordnung, die der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung steht im Einklang mit dem Recht der Europäischen Union und den einschlägigen völkerrechtlichen Verträgen.

VII. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die verhaltensrechtliche Angleichung an die Regelungen für den Radverkehr, wo dies möglich ist, können die verhaltensrechtlichen Regelungen in der eKFV aufgehoben und in die StVO aufgenommen werden. Dies dient der Regelungsvereinfachung. Dabei werden verschiedene kleinere Ungereimtheiten und Widersprüche in Bezug auf das Verhaltensrecht für Elektrokleinstfahrzeuge beseitigt. Die konsequentere Geltung der Verkehrszeichen für den Radverkehr auch für Elektrokleinstfahrzeuge erleichtert die Arbeit der Straßenverkehrsbehörden und minimiert die Fälle, in denen zusätzliche Verkehrszeichen für Elektrokleinstfahrzeuge anzubringen sind.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Verordnungsvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Insbesondere die Nachhaltigkeitsindikatoren SDG 3 "Gesundheit und Wohlergehen" bezogen auf eine Reduzierung der Luftschadstoffe, SDG 11 "nachhaltige Städte und Gemeinden" bezogen auf eine Senkung des Endenergieverbrauchs im Personenverkehr und SDG 13 "Maßnahmen zum Klimaschutz" bezogen auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen werden mit der Verordnung positiv berührt.

Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) stellen einen Anreiz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel dar. Besonders in Innenstädten trägt ein Umstieg auf eKF ggf. in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln nachhaltig zur Luftverbesserung bei. Sofern eKF Fahrten mit größeren Fahrzeugen ersetzen, trägt das Regelungsvorhaben zur Erreichung der Ziele im Bereich Primärenergieverbrauch bei und führt zur Senkung des Endenergieverbrauchs im Personenverkehr und auch zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Die Fahrzeuge sind oftmals faltbar und können somit grundsätzlich im öffentlichen Personenverkehr transportiert werden. Hierdurch wird eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger möglich. Ebenso können Strecken von und zum öffentlichen Personenverkehr mit eKF überbrückt werden.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bund und die Länder (einschließlich Kommunen) fallen keine Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand an.

4. Erfüllungsaufwand

a) Für die Bürger

Es fällt kein Erfüllungsaufwand für die Bürger an. Bürger werden mit dieser Verordnung nicht belastet, da diese ihre gekauften Fahrzeuge, die über eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) oder Einzelbetriebserlaubnis (EBE), ohne Einschränkungen weiter genutzt werden können und wie bisher beim Kauf nur darauf geachtet werden muss, dass das Fahrzeug über eine ABE oder EBE verfügt.

b) Für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich eine Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands in Höhe von rund + 39 Tsd. Euro durch Personalaufwand für Bürokratiekosten aus Informationspflichten. Insgesamt entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 467 Tsd. Euro, davon ca. 120 Tsd. Euro für Personal sowie rund 355 Tsd. Euro für Sachaufwendungen.

Das Konzept zur Erhöhung der Transparenz über den Umstellungsaufwand für die Wirtschaft sowie zu dessen wirksamer und verhältnismäßiger Begrenzung wurde durch die Bestimmung der Erfüllungsaufwandskategorien angewandt.

Zunächst soll die Situation, der bis zum Ende des Jahres 2023 erteilten ABE für eKF betrachtet werden.

Vom 15.06.2019 (Inkrafttreten der eKFV) bis zum Ende des Jahres 2023 wurden 250 Allgemeine Betriebserlaubnisse (ABE) seitens des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) erteilt. Damit ergibt sich eine jährliche durchschnittliche Erteilung von 50 ABE pro Jahr. Daher wird bei der weiteren Betrachtung der Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwandes auf die Fallzahl 50 zurückgegriffen.

Die 250 erteilten ABE verteilen sich auf 88 Genehmigungsinhaber. Von diesen 88 Genehmigungsinhabern sind 5 Vermieter, die keine Vermietung mehr in Deutschland anbieten (11 ABE) und 15 aufgelöste Gesellschaften (31 ABE). Entfernt man die genehmigten Fahrzeuge von aufgelösten Gesellschaften und Vermietern, die keine Vermietung in Deutschland mehr anbieten, so ergibt sich eine Anzahl von 208 Genehmigungen. Recherchiert man nach den Fahrzeugen, die aktuell noch vom Genehmigungsinhaber beworben werden sowie nur noch die neueste Generation bei den Vermietern, so ergibt sich ein Bestand von rund 144 „aktiven“ ABE.

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Die Durchführung der Prüfungen erfolgt durch Sachverständige des Technischen Dienstes, die über ein einschlägiges Ingenieurstudium verfügen. Der Lohnsatz wird daher auf 64,20 Euro des Wirtschaftszweiges M Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen – Qualifikationsniveau hoch – entsprechend der Lohnkostentabellen 2025 zur Erfüllungsaufwands- und Bürokratiekostenmessung des Statistischen Bundesamtes festgelegt.

Vorgabe 1 (Informationspflicht): Eine Feststellbremse bei drei- oder vierrädri gen Fahrzeugen muss den Anforderungen der DIN EN 17128 Kapitel 15.4.2.6 entsprechen

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen bei eKF, die drei- oder vierrädri g sind und erstmals in den Verkehr kommen, die Erfüllung der Anforderungen der DIN EN 17128 Kapitel 15.4.2.6 bei der Feststellbremse nachweisen.

Die beiden bekannten Genehmigungsinhaber, die über eine ABE verfügten, in der eine Feststellbremse aufgrund der dreirädrigen Ausführung der Fahrzeuge notwendig war, sind insolvent und die Gesellschaft aufgelöst.

Falls im Rahmen der Typgenehmigung des Fahrzeuges eine Feststellbremse aufgrund der Eigenschaft des Fahrzeuges (drei- oder mehrrädig) notwendig wäre, so würden Mehrkosten von 64 € für die Prüfung im Genehmigungsverfahren entstehen, da nach Einschätzung des TÜV-Verbandes (Befragung von Experten) durch die Prüfung der Anforderung ein zeitlicher Mehraufwand von 60 Minuten entsteht.

Einzelfallbetrachtung:

Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Personalkosten (in Euro)
60	64,20	64,20

Vorgabe 2 (Weitere Vorgabe): Mehrachsige Fahrzeuge müssen mit einer voneinander unabhängigen Vorderrad- und Hinterradbremse ausgestattet sein

Nach Einschätzung wird diese neue Vorgabe grundsätzlich von allen am Markt verfügbaren Elektrokleinstfahrzeugen bereits jetzt erfüllt, sodass keine Anpassung der Fahrzeuge notwendig ist.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 3 (Weitere Vorgabe): Lichttechnische Einrichtungen müssen fest angebracht sein

Nach Einschätzung wird diese neue Vorgabe ebenfalls von allen am Markt verfügbaren Elektrokleinstfahrzeugen bereits jetzt erfüllt, sodass keine Anpassung der Fahrzeuge notwendig ist.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 4 (Informationspflicht): Einspurige Elektrokleinstfahrzeuge müssen mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern) ausgestattet sein

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen einspurige eKF, die erstmals in den Verkehr kommen, mit Fahrtrichtungsanzeigern (Blinkern) ausgestattet sein. Zusätzlich muss die Wirksamkeit der Fahrtrichtungsanzeiger dem Fahrzeugführer optisch und akustisch sinnfällig angezeigt werden und im Falle eines Fahrtrichtungsanzeigers im Lenkerende, muss mit angemessenen Maßnahmen das Verdecken mit der Hand verhindert werden.

Da kein Fahrzeug nachgerüstet werden muss, sind die Hersteller/Importeure nur verpflichtet bei der Produktion die Änderung bis zum Stichtag des Inkrafttretens für neu in Verkehr gebrachte Fahrzeuge zu beauftragen. D. h. die Bauteile müssen, falls bisher noch nicht standardmäßig vorhanden, zusätzlich am Montageband zur Verfügung stehen. Der zusätzliche Montageaufwand ist aber im Rahmen der Gesamtmontage des Fahrzeuges vernachlässigbar. Auch die Kosten der Bauteile für Blinker, Kontrollleuchte und Lautsprecher sind im Rahmen der Gesamtkosten (Rahmen, Bremsen, Antriebsmotor, Räder, Batterie, Steuergerät etc.) für das Fahrzeug vernachlässigbar. Nach Marktanalyse zeichnet sich der Trend ab, dass neuere Fahrzeuge zunehmend schon standardmäßig über Blinker verfügen. Es wird eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der Prüfung von 6.420 € angenommen, da nach Einschätzung des TÜV-Verbandes (Befragung von Experten) für die Prüfung der Fahrtrichtungsanzeiger, deren optische und akustische Wahrnehmbarkeit bei Aktivierung und die Prüfung der Maßnahmen, die ein Verdecken der Fahrtrichtungsanzeiger verhindern sollen, ein zusätzlicher Zeitaufwand von zwei Stunden zu erwarten ist.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	120	64,20		6.420	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				6.420	

Vorgabe 5 (Informationspflicht): Batterien des Fahrzeugs müssen den Anforderungen der DIN EN 17128 (PLEV-Norm) sowie DIN EN 50604-1 entsprechen

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen bei eKF, die erstmals in den Verkehr kommen, die Batterien den Anforderungen der DIN EN 17128 (PLEV-Norm) Kapitel 6.1, 6.3, 6.4, 10 und 11 entsprechen anstelle der DIN EN 15194 (Pedelec-Norm) Kapitels 4.2.3 sowie der DIN EN 50604-1 wie bei Pedelecs seit der Veröffentlichung der DIN EN 15194 im März 2024.

Die Anforderungen stützen sich auf eine DIN-Normen, die seit Januar 2021 sowie März 2024 bekannt sind und damit den aktuellen Stand der Technik entsprechen. Die DIN-Norm DIN EN 17128 ist zwar gesetzlich nicht verpflichtend, jedoch ist davon auszugehen, dass die meisten Hersteller aus eigenem Interesse entsprechende Batterien jetzt schon verwenden. Aufgrund der ähnlichen Eigenschaften (Größe und Kapazität) wie bei Pedelec-Batterien, ist anzunehmen, dass diese in der Regel genutzt werden und daher die neuen Anforderungen nach DIN EN 50604-1 schon eingehalten werden.

Erwartet wird eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der Prüfung von 19.260 €, da zusätzlich hinsichtlich der mechanischen Belastbarkeit der elektrischen Komponenten zwei zusätzliche Prüfverfahren (Hammerprüfung und Fallversuch) zum Einsatz kommen. Der TÜV-Verband konnte hierzu keine Aussagen über diesen Mehraufwand treffen. Betrachtet man diese Vorgabe jedoch im Rahmen der zuvor genannten zeitlichen Prüfaufwände ist ein Ansatz von 6 Stunden (Aufbau Testumgebung, Durchführung, Wiederholung) sicherlich als ein Maximum anzusehen.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	360	64,20		19.260	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				19.260	

Vorgabe 6 (Weitere Vorgabe): Bei Ausfall der Spannungsversorgung muss das Fahrzeug noch mit mindestens 1,54 m/s² zum Stillstand abbremsen

Grundsätzlich ist die elektrische Bremse nur ergänzend oder als 2. unabhängige Bremse vorhanden, sodass davon auszugehen ist, dass die am Markt zur Verfügung stehenden Fahrzeuge diese Anforderung erfüllen.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 7 (Informationspflicht): Ständer müssen dem Prüfverfahren und Anforderungen des Anhang XVI der delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 entsprechen

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen eKF, die erstmals in den Verkehr kommen, sofern sie mit einem Ständer ausgerüstet sein, den Prüfverfahren und Anforderungen des Anhang XVI der delegierten Verordnung (EU) Nr. 44/2014 für Kleinkrafträder entsprechen.

Es ist eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der Prüfung von 3.210 € zu erwarten, da nach Einschätzung des TÜV-Verbandes (Befragung von

Experten) für die Prüfung des Ständers ein zusätzlicher Zeitaufwand von 60 Minuten angenommen wird.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	60	64,20		3.210	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				3.210	

Vorgabe 8 (Informationspflicht): Nassbremsung als zusätzliche Prüfung für die Verzögerung

Ab dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres müssen eKF, die erstmals in den Verkehr kommen, die Nassbremsung als zusätzliche Prüfung für die Verzögerung nachweisen.

Es wird eine Erhöhung des jährlichen Erfüllungsaufwandes im Rahmen der Prüfung von 8.025 € angenommen, da nach Einschätzung des TÜV-Verbandes (Befragung von Experten) durch die Prüfung mit einmaliger Benetzung mit Wasser des Fahrbahnbelages ein zusätzlicher Zeitaufwand von 2 bis 3 Stunden erwartet wird. Für den Zeitaufwand pro Fall wurde der Mittelwert des Zeitaufwandes genommen, der 2,5 Stunden entspricht.

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	150	64,20		8.025	
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Euro)				8.025	

Vorgabe 9 (Informationspflicht): Erweiterung der fahrdynamischen Prüfung abgeseckte Bordsteinkante

Bei der fahrdynamischen Prüfung kann der notwendige Rückweg zur Wiederholung der Aufwärtsprüfung mit anderem Winkel oder Geschwindigkeit für die Abwärtsprüfung genutzt werden.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

Vorgabe 10 (Informationspflicht): Nachtrag für eine ABE beantragen

Für Modelle von eKF, die bisher verkauft werden und weiterhin auch nach dem 1. Januar des zweiten auf die Verkündung folgenden Kalenderjahres in den Verkehr gebracht werden sollen, ist ein Nachtrag zur ABE notwendig, der die neuen Anforderungen der dann angepassten eKFV entspricht.

Es wird davon ausgegangen, dass rund ein Drittel der Fahrzeuge von den aktuell rund 144 „aktiven“ Genehmigungen weiterverfolgt werden. Damit ergibt sich eine Fallzahl von 50.

Der aktuelle Zeitaufwand für den Antrag mit Gutachten ist in der Onlinedatenbank OnDEA (Vorgabenummer: 2021082513410401) mit 2.100 Minuten ausgewiesen und Zusatzkosten in Höhe von 7.100 Euro angegeben. Diese einmalige Informationspflicht verursacht demzufolge einen einmaligen Erfüllungsaufwand von 467 Tsd. Euro.

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	2.100	64,20	7.100	112.350	355.000
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Euro)				467.350	

c) Für die Verwaltung

Der Erfüllungsaufwand der Verwaltung entsteht auf Ebene des Bundes beim KBA. Es entsteht ein einmaliger Aufwand für die Bearbeitung und Ausstellung der Nachträge zu den ABE durch das KBA. Die Gebühr für eine Erteilung eines Nachtrags zu einer ABE für Elektrokleinstfahrzeuge beläuft sich mit Gutachten auf 360 Euro (Geb.-Nr. 112.1.2 i. V. m. Gebührenkatalog TGV 2010 (KBA)). Der Personalaufwand beim KBA entspricht durchschnittlich je Nachtrag ca. 5,1 Stunden. Es wird davon ausgegangen, dass 50 Nachträge mit Gutachten anfallen. Demzufolge beträgt der einmalige Personalaufwand 255 Stunden. Dies entspricht einem einmaligen Aufwand für Personal im gehobenen Dienst i. H. v. ca. 10 Tsd. Euro. Demgegenüber stehen Gebührenzahlungen durch die Hersteller (s. Kapitel „Weitere Kosten“).

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Euro)	Sachkosten (in Euro)
50	306	40,40		10.302	
Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Euro)				10.302	

Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Auf Ebene der Länder (inkl. Kommunen) entsteht Erfüllungsaufwand für den möglichen, vereinzelt Einsatz des Vorschriftszeichens 257-59 Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge, sofern eine Abweichung bei einer vorhandenen Freigabe für den Radverkehr als notwendig erachtet wird. Der entsprechende Aufwand richtet sich daher nach dem Ermessen der Länder (inkl. Kommunen) und kann daher nicht beziffert werden.

5. Weitere Kosten

Antragstellern entstehen Kosten für die Nachträge der ABE von eKF. Die durchschnittliche Gebühr für die Beantragung eines Nachtrages zu einer ABE beim KBA beläuft sich mit Gutachten auf 360 Euro (Geb.-Nr. 112.1.2 GebOSt i. V. m. Gebührenkatalog TGV 2010 (KBA)). Die Gebührenzahlungen der Hersteller an das KBA betragen damit einmalig ca. 18 Tsd. Euro.

6. Weitere Regelungsfolgen

Durch die Genehmigung von eKF für den öffentlichen Straßenverkehr wurde Verbrauchern nachhaltig eine gesteigerte Mobilität ermöglicht. Elektrokleinstfahrzeuge können auf vielfältige Weise im täglichen Gebrauch eingesetzt werden und werden überdies dem Wunsch vieler Bürger nach möglichst umweltfreundlichen und emissionsfreien Fahrzeugen gerecht.

Es liegen keine Anhaltspunkte vor, dass Frauen und Männer von dieser Verordnung unterschiedlich betroffen sein könnten. Daher liegt keine Gleichstellungsrelevanz vor.

VIII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung und Evaluierung sind nicht vorgesehen, da die Änderungen dieser Verordnung auf Grundlage der Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung erstellt wurden.