

Stellungnahme

# Gesetz zur Änderung des Elektromobilitätsgesetzes

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr



## **Der VDIK**

Der Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) vertritt seit 1952 die Interessen der internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller in Deutschland. Dazu gehören 54 Marken aus 14 verschiedenen Ländern. Sie verkaufen hierzulande jährlich über 1,2 Million Pkw. Das ist ein Marktanteil von rund 43 Prozent. Außerdem setzen die VDIK-Mitglieder rund 120.000 Nutzfahrzeuge ab.

Die internationalen Hersteller sind in Deutschland schon seit Jahrzehnten ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Sie arbeiten mit rund 12.000 Händler- und Servicestützpunkten zusammen. Dort und in ihren deutschen Vertriebszentralen beschäftigen sie über 100.000 Mitarbeiter. Die VDIK-Mitglieder investieren in Infrastruktur und errichten europäische Logistik-, Schulungs- und Entwicklungszentren. Die VDIK-Mitglieder haben frühzeitig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf den Markt gebracht. Elektroautos sind heute für Kunden in Deutschland, auch dank des breiten Angebots der internationalen Marken, in großer Vielfalt verfügbar.

## **Stellungnahme**

**Der Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) begrüßt den vorliegenden Referentenentwurf zur Novellierung des Elektromobilitätsgesetz (EmoG) ausdrücklich.** Der Entwurf enthält zahlreiche sinnvolle Anpassungen und entwickelt die bestehenden Regelungen an mehreren Stellen praxisgerecht weiter. Aus Sicht des VDIK ist es weiterhin entscheidend, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität gezielt zu stärken und regulatorische Vorgaben an die tatsächlichen Entwicklungen im Markt anzupassen. **Verlässliche, nachvollziehbare und technologisch realistische Regelungen sind eine wichtige Voraussetzung für Investitionsentscheidungen von Verbraucherinnen und Verbrauchern, Unternehmen sowie Flottenbetreibern und damit für den weiteren Hochlauf emissionsarmer Mobilität insgesamt.**

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass der Markthochlauf der Elektromobilität maßgeblich von stabilen politischen und regulatorischen Rahmenbedingungen abhängt. Neben dem Ausbau der Ladeinfrastruktur und wettbewerbsfähigen Betriebskosten spielt dabei auch die Verlässlichkeit gesetzlicher Privilegierungen eine wichtige Rolle. Nutzerinnen und Nutzer treffen ihre Kaufentscheidungen häufig über lange Nutzungszeiträume hinweg. Änderungen bestehender Rahmenbedingungen wirken sich deshalb unmittelbar auf Investitionsentscheidungen, Restwerte sowie die allgemeine Akzeptanz neuer Technologien aus. Vor diesem Hintergrund bewertet der VDIK die grundsätzliche Zielrichtung des Entwurfs ausdrücklich positiv.

Besonders hervorzuheben ist die vorgesehene Erweiterung des Anwendungsbereichs auf zusätzliche Fahrzeugklassen. Die Einbeziehung der Klassen N2 und N3 trägt der zunehmenden Bedeutung elektrisch angetriebener Nutzfahrzeuge im gewerblichen Verkehr Rechnung. Im schweren Straßengüterverkehr gewinnen batterieelektrische Antriebe zunehmend an Relevanz. Die bisherige

Beschränkung des EmoG wurde dieser Entwicklung nicht mehr gerecht. Die geplante Öffnung stellt daher einen wichtigen und überfälligen Schritt dar, um den regulatorischen Rahmen an die aktuelle Marktrealität anzupassen.

Neben diesen positiven Aspekten besteht aus Sicht des VDIK bei einzelnen Punkten weiterer Klarstellungsbedarf. Dies betrifft insbesondere den Umgang mit bereits vergebenen E-Kennzeichen. Fahrzeuge, die nach geltender Rechtslage zulässigerweise ein E-Kennzeichen erhalten haben, sollten diesen Status auch künftig behalten können. Dies sollte ausdrücklich ebenfalls bei Halterwechseln oder Ummeldungen gelten. Eine abweichende Regelung würde erhebliche Unsicherheiten im Gebrauchtwagenmarkt verursachen und könnte insbesondere bei Plug-in-Hybrid Fahrzeugen zu deutlichen Restwertverlusten führen.

Gerade bei elektrifizierten Fahrzeugen spielen kalkulierbare Restwerte eine zentrale Rolle für Leasingangebote und gewerbliche Flottenentscheidungen. Würde die E-Kennzeichenfähigkeit bestehender Fahrzeuge bei einer Ummeldung entfallen, entstünde faktisch ein zusätzlicher Unsicherheitsfaktor für Verbraucherinnen und Verbraucher sowie Unternehmen. Darüber hinaus würde ein solcher Ansatz das Vertrauen in langfristig stabile regulatorische Rahmenbedingungen schwächen. Nutzerinnen und Nutzer haben ihre Investitionsentscheidungen auf Grundlage der bislang geltenden gesetzlichen Vorgaben getroffen und durften berechtigterweise davon ausgehen, dass rechtmäßig erteilte Privilegierungen nicht nachträglich entfallen.

Vor diesem Hintergrund sollte aus Sicht des VDIK ausdrücklich klargestellt werden, dass für bereits zugelassene Fahrzeuge mit E-Kennzeichen Bestandsschutz gilt und bestehende Berechtigungen auch im Falle eines Halterwechsels fortgeführt werden können. Eine solche Klarstellung würde Rechts- und Planungssicherheit stärken und gleichzeitig negative Auswirkungen auf den Gebrauchtwagenmarkt vermeiden.

Darüber hinaus erscheint eine präzisere Regelung hinsichtlich Range-Extender-Fahrzeuge sinnvoll. Der Entwurf greift entsprechende Fahrzeugkonzepte zwar grundsätzlich auf, dennoch sollte im weiteren Gesetzgebungsverfahren eindeutig sichergestellt werden, dass Fahrzeuge mit Range Extender vom Anwendungsbereich der Regelung erfasst bleiben. Gerade bei technologisch hybriden Konzepten ist ein hohes Maß an Rechtssicherheit erforderlich, um unterschiedliche Auslegungen oder spätere Unsicherheiten bei der Verwaltungspraxis zu vermeiden. Eine eindeutige gesetzliche Klarstellung würde dazu beitragen, Planbarkeit für Hersteller, Nutzerinnen und Nutzer sowie Zulassungsbehörden sicherzustellen.

Ebenfalls besteht weiterer Klärungsbedarf bei der geänderten Definition der elektrischen Reichweite. Während bislang auf eine Reichweite „unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine“ abgestellt wurde, verwendet der Entwurf künftig die Formulierung „elektrische Reichweite unter Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine“. Nach Auffassung des VDIK sollte im

weiteren Verfahren ausdrücklich klargestellt werden, dass hiermit keine grundlegende Änderung der bisherigen Bewertungs- oder Messsystematik verbunden ist.

Derzeit bleibt offen, ob die sprachliche Anpassung lediglich redaktioneller Natur ist oder ob daraus künftig veränderte Bewertungsmaßstäbe abgeleitet werden könnten. Eine eindeutige Präzisierung erscheint daher sinnvoll, um spätere Auslegungsunterschiede zu vermeiden und eine konsistente Anwendung im Verhältnis zu bestehenden Typgenehmigungs- und Steuerregelungen sicherzustellen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass Reichweitenangaben bereits heute in verschiedenen regulatorischen Bereichen eine wichtige Rolle spielen und möglichst einheitlich behandelt werden sollten.

Insgesamt stellt der Referentenentwurf aus Sicht des VDIK eine gute Grundlage für die weitere Modernisierung des EmoG dar. Die vorgesehenen Anpassungen tragen dazu bei, bestehende Regelungen besser an aktuelle technologische Entwicklungen anzupassen und Elektromobilität stärker im Markt zu verankern. Im weiteren Verfahren sollte nun insbesondere darauf geachtet werden, verbleibende Auslegungsfragen frühzeitig zu klären und ein hohes Maß an Rechts-, Planungs- und Investitionssicherheit sicherzustellen. Dies ist eine wichtige Voraussetzung dafür, Akzeptanz für neue Technologien weiter zu stärken und den Hochlauf emissionsarmer Mobilität nachhaltig zu unterstützen.

---

**Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.**

Berlin im Mai 2026

**Ansprechpartner:**

Carsten Bamberg, Leiter Mobilität/Umwelt/Energie