

Stellungnahme von T&E Deutschland:

Gesetz zur Änderung des Elektromobilitätsgesetzes

Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr vom 10.04.2026

Ansprechpartnerin

Friederike Sommerfeld

Referentin E-Mobilität

T&E Deutschland

+49 176 72100369

friederike.sommerfeld@transportenvironment.org

Stand: 06.05.2026

Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) vom 10.04.2026

1. Grundsätzliche Bewertung

Wir begrüßen die Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) über den 31.12.2026 hinaus zu verlängern und teilweise zu entfristen. Die Verstetigung des Rechtsrahmens ist essenziell, um Planungssicherheit für Kommunen und private Akteure zu gewährleisten.

Besonders positiv hervorzuheben ist die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf die Fahrzeugklassen M2, M3 (Busse), N2, N3 (schwere Nutzfahrzeuge) sowie L6e (leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge). Diese Erweiterung trägt der dynamischen Marktentwicklung Rechnung und schafft die notwendigen Ermächtigungsgrundlagen, um die Elektrifizierung auch in diesen wichtigen Fahrzeugsegmenten voranzutreiben.

2. Anmerkungen zu Pkw und PHEV

Die im Entwurf (in Artikel 1 § 3) vorgesehenen Umweltkriterien für Plug-In-Hybride (PHEV) erscheinen nach unserer Einschätzung zu schwach, um eine tatsächlich positive Klimawirkung zu begünstigen. T&E empfiehlt, die geltenden Kriterien anzupassen:

- **Problematisierung der „Oder-Regelung“:** Kritisch bewertet wird die Beibehaltung der Wahlmöglichkeit zwischen einem CO₂-Ausstoß von maximal 50 g/km oder einer elektrischen Reichweite von mindestens 80 km. Beiden Kriterien sollten zeitgleich gelten („Und“-Regelung statt „Oder“).
- **Reichweitenkriterium:** Eine Reichweite von 80 km ist als zu gering einzustufen. [Analysen](#) zeigen, dass Modelle mit dieser Reichweite oft reale Emissionen von deutlich über 100 g CO₂/km aufweisen. Bis 2030 sollte eine Zielmarke von mindestens 200 km Reichweite angestrebt werden.
- **Kriterium CO₂-Emissionen:** Zwar ist das 50g-Limit stringenter, jedoch sollte für die Privilegierung grundsätzlich auf reale Emissionsdaten zurückgegriffen werden anstatt auf WLTP-Werte, da Letztere die Emissionen von PHEVs nach wie vor deutlich unterschätzen. Der Entwurf rechtfertigt unveränderte CO₂-Vorgaben mit der realitätsnäheren EU-Bemessung durch den Utility Factor. Da die Bundesregierung jedoch gleichzeitig eine Aufweichung des UF für 2027/28 anstrebt, was dem Gesetzesziel entgegenläuft, ist die Nutzung realer Emissionsdaten umso dringender.
- **Leistungsverhältnis:** Da die elektrische Reichweite kaum mit den tatsächlichen Emissionen korreliert, sollte das Verhältnis von Elektromotor- zu Verbrennermotorleistung als Kriterium dienen. Empfohlen wird ein Verhältnis von mindestens 3, um sicherzustellen, dass der elektrische Antrieb primär genutzt wird.

Als **zusätzliche Kriterien** wird empfohlen:

- **Schnellladefähigkeit:** Es wird empfohlen, eine Schnellladefähigkeit (DC-Laden über 100 kW) vorauszusetzen. Dies stellt sicher, dass Fahrer auch auf längeren Fahrten oder bei fehlender Heimlademöglichkeit einen Anreiz haben, regelmäßig elektrisch nachzuladen.
- **Begrenzung der Kraftstofftankgröße:** Eine maximale Tankgröße von 15 Litern sollte in Betracht gezogen werden. Eine solche Begrenzung stellt sicher, dass der Anreiz zum elektrischen Laden dauerhaft hoch bleibt und das Fahrzeug nicht primär im Verbrennermodus genutzt wird.

3. Anmerkungen zum Nutzfahrzeugbereich

Die Privilegierung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge abseits des Parkens zum Zwecke des Ladens wird kritisch gesehen.

- **Technologiereife und Marktsituation:** Die Technologie für Elektrofahrzeuge der Klassen N2 und N3 ist voll ausgereift. Über 40 Modelle verschiedener Hersteller für unterschiedliche Bedarfe mit Reichweiten bis zu 700 Kilometern wurden bis Ende 2025 bereits in Serie produziert. Hybridelektrofahrzeuge werden im Segment schwerer Nutzfahrzeuge derzeit nicht in Serie produziert.
- **Gefahr von Fehlsteuerung:** Bevorrechtigungen für Hybridelektrofahrzeuge der Klasse N2 und N3 setzen Anreize für eine Technologie, die gegenüber vollelektrischen Fahrzeugen im Fahrzeugsegment der Nutzfahrzeuge einen Rückschritt für die Dekarbonisierung darstellt.
- **Investitionssicherheit:** Der Markt sollte nicht mit falschen Anreizen verunsichert werden. Investitionen sollten auf vollelektrische Fahrzeuge fokussiert bleiben.
- **Empfehlung:** Es wird empfohlen, Bevorrechtigungen für emissionsarme schwere Nutzfahrzeuge abseits des Parkens zum Zwecke des Ladens auszuschließen.

4. Fazit

Die Novellierung des EmoG ist ein wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich. Um jedoch eine maximale Lenkungswirkung zu entfalten, sollte das Gesetz den Fokus klar auf rein elektrische Antriebe im Schwerlastverkehr legen und die Kriterien für PHEVs an realen Emissionswerten ausrichten.

Über T&E Deutschland

T&E Deutschland ist Teil von Transport & Environment (T&E), Europas führendem Dachverband für sauberen Verkehr und Energie. Seit über 30 Jahren setzt sich T&E für die Dekarbonisierung des Verkehrssystems ein. Durch datengestützte Analysen und politische Beratung unterstützt T&E Entscheidungsträger dabei, die Mobilitätswende sozial gerecht und ökologisch nachhaltig zu gestalten. T&E Deutschland ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung eingetragen. Registernummer: R003244