Deutscher Bundestag **Drucksache 21/7872**

21. Wahlperiode 07.09.2026

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge sowie damit zusammenhängender straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) ist seit Juni 2015 in Kraft und zunächst bis zum Ablauf des 31. Dezember 2026 befristet. Ziel des EmoG ist es, Kommunen die Umsetzung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr zu ermöglichen. Durch die Anwendung der Bevorrechtigungen von E-Fahrzeugen wird die Nutzung lokal emissionsfreier bzw. emissionsarmer Antriebe gefördert. Zur Bevorrechtigung sind bisher nur E-Fahrzeuge zugelassen, die in den Anwendungsbereich des EmoG fallen, entsprechend als E-Fahrzeug gekennzeichnet und eindeutig identifizierbar sind. Gemäß § 2 EmoG fallen sowohl Batterie- und Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge als auch Plug-In-Hybride (PHEV) in den Anwendungsbereich des Gesetzes. Darunter fallen auch Antriebe mit Range Extender. Ziel des EmoG ist es, den Kommunen Rahmenbedingungen an die Hand zu geben, um die Nutzung entsprechender Elektrofahrzeuge attraktiver zu machen und so indirekt die weitere Marktdurchdringung der Elektromobilität zu fördern. Die Novellierung folgt dieser Zielsetzung und verstetigt den Rechtsrahmen, wodurch Kontinuität und Planungssicherheit für Kommunen und Nutzer geschaffen werden.

Die wesentlichen Ansatzpunkte der Novellierung ergeben sich maßgeblich aus den Evaluierungen aus den Jahren 2018 und 2021 sowie der Kurz-Evaluation aus dem Jahr 2025. Die Novellierung des EmoG ist außerdem Teil des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung. In dessen Maßnahme 31 wird besonders die Erweiterung der Fahrzeugklassen sowie die Verlängerung der Geltungsdauer hervorgehoben.

B. Lösung; Nutzen

Gegenüber der bestehenden Regelung erweitert die geplante Novelle den Handlungsspielraum der Kommunen, vereinfacht die Umsetzung und schafft Rechtssicherheit. Die Teilentfristung schafft langfristig Planungsmöglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität vor Ort.

C. Alternativen

Es gibt keine andere, besser geeignete Alternative. Die Marktdurchdringung der Elektromobilität ist noch nicht so weit fortgeschritten, dass auf die Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im straßenverkehrsrechtlichen Kontext verzichtet werden kann.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 19.198,40 Euro Sachaufwand und 76,2 Stunden Zeitaufwand. Der jährliche Erfüllungsaufwand wurde aufgrund des geringen Aufwands pro Fall nicht berechnet. Er liegt bei unter 4.000 Stunden Zeitaufwand sowie unter 100.000 Euro Sachaufwand pro Jahr.

Insgesamt ist der Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger somit sowohl einmalig als auch jährlich als niedrig einzustufen. Die Änderung des Erfüllungsaufwands beruht nicht auf unionsrechtlichen Vorgaben. Sie unterliegt der „One in, one out“-Regel.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von 920.153,10 Euro, der sich aus einem Zeitaufwand von 3.105,3 Stunden, einem Sachaufwand von 800.305,60 Euro sowie einem Personalaufwand von 119.847,50 Euro zusammensetzt. Jährlich entsteht für die Wirtschaft ein Zeitaufwand von insgesamt 1.739,58 Stunden sowie ein Sachaufwand von 5.472,50 Euro. Der Gesamtaufwand beträgt rund 72.657,50 Euro pro Jahr. Insgesamt ist der jährliche Erfüllungsaufwand für Wirtschaft als niedrig einzustufen. Die einmalige Belastung für die Wirtschaft ist als moderat einzustufen, die im Verhältnis zu den Regelungszielen des EmoG als angemessen anzusehen ist. Die Änderung des Erfüllungsaufwands beruht nicht auf unionsrechtlichen Vorgaben. Sie unterliegt der „One in, one out“-Regel.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Länder, inklusive der Kommunen, entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 95.464,24 Euro bei einem Zeitaufwand von 3.128,92 Stunden. Der jährliche Erfüllungsaufwand beträgt 54.488 Euro bei einem Zeitaufwand von 1.780,83 Stunden.

Der Erfüllungsaufwand für den Bund ist derzeit nicht quantifizierbar: Es kann sich ein Aufwand zum Beispiel aus Anpassungen der Mitteilungs- und Auskunftsverfahren beim Kraftfahrt-Bundesamt ergeben.

Insgesamt ist der Erfüllungsaufwand der Verwaltung somit sowohl einmalig als auch jährlich als niedrig einzustufen für Länder und Kommunen. Auch der mögliche Aufwand beim Bund ist voraussichtlich gering. Die Änderung des Erfüllungsaufwands beruht nicht auf unionsrechtlichen Vorgaben. Sie unterliegt der „One in, one out“-Regel.

F. Weitere Kosten

Keine.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, 7. September 2026

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages
Frau Julia Klöckner
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrte Frau Bundestagspräsidentin,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge sowie damit zusammenhängender straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 14. August 2026 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Friedrich Merz

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge sowie damit zusammenhängender straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom …

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

I n h a l t s ü b e r s i c h t

Artikel 1 Änderung des Elektromobilitätsgesetzes

Artikel 2 Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes

Artikel 3 Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes

Artikel 4 Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Artikel 5 Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Artikel 6 Inkrafttreten

Artikel 1

Änderung des Elektromobilitätsgesetzes

Das Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 34 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird durch den folgenden § 1 ersetzt:

„§ 1

Anwendungsbereich

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung der Teilnahme

1. elektrisch betriebener Fahrzeuge der Klassen M und N im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe a und b der Verordnung (EU) 2018/858 und
2. reiner Batterieelektrofahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e, L6e und L7e im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe c bis g der Verordnung (EU) Nr. 168/2013

am Straßenverkehr ermöglicht, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Verkehrs zu fördern und um die Nutzbarkeit von Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeuge sicherzustellen.“

2. § 2 Nummer 4 wird durch die folgende Nummer 4 ersetzt:

„4. ein Brennstoffzellenfahrzeug: ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, dessen Energiewandler ausschließlich aus Brennstoffzellen und elektrischen Antriebsmaschinen bestehen und das über ein wieder aufladbares elektrisches Energiespeichersystem als Antriebsenergiespeicher verfügen kann,“.

3. § 3 wird durch den folgenden § 3 ersetzt:

„§ 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. Dies gilt auch dann, wenn an das Fahrzeug ein Anhänger der Klasse O im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2018/858 angehängt ist.

(2) Im Falle eines von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuges der Klasse M1 im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe a (i) der Verordnung (EU) 2018/858 und der Klasse N1 im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe b (i) der Verordnung (EU) 2018/858 dürfen Bevorrechtigungen nur für ein Fahrzeug in Anspruch genommen werden, wenn sich aus der Übereinstimmungsbescheinigung nach den Artikeln 36 und 37 der Verordnung (EU) 2018/858 ergibt, dass das Fahrzeug

1. eine gewichtet kombinierte Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer nach Nummer 49.4 der Übereinstimmungsbescheinigung hat oder
2. gemäß Nummer 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung unter Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine nach der gleichwertigen elektromotorischen Reichweite, innerorts eine elektrische Reichweite von mindestens 80 Kilometern hat.

(3) Kann das Vorliegen der Anforderungen des Absatzes 2 nicht über die Übereinstimmungsbescheinigung nachgewiesen werden oder gibt es für ein Fahrzeug keine Übereinstimmungsbescheinigung, kann der Nachweis auch in anderer geeigneter Weise erbracht werden.

(4) Im Falle eines von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuges der Klassen N2 und N3 im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe b (ii) und (iii) der Verordnung (EU) 2018/858 dürfen Bevorrechtigungen nur für ein Fahrzeug in Anspruch genommen werden, das einem emissionsarmen schweren Nutzfahrzeug nach Artikel 3 Nummer 12 der Verordnung (EU) 2019/1242 entspricht.

(5) Bevorrechtigungen sind möglich

1. für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen zur Sicherstellung der Nutzbarkeit von Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeuge, auch unabhängig von den Anforderungen der Absätze 2 und 3,
2. für das Halten und Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen im Übrigen,
3. bei der Nutzung von für besondere Zwecke bestimmten öffentlichen Straßen oder Wegen oder Teilen von diesen,
4. durch das Zulassen von Ausnahmen von Zufahrtbeschränkungen oder Durchfahrtverboten,
5. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen,
6. im Hinblick auf das Erheben von Gebühren für die Erteilung von Parkberechtigungen in Gebieten nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b des Straßenverkehrsgesetzes.

(6) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1, auch in Verbindung mit Absatz 3, des Straßenverkehrsgesetzes können

1. die Bevorrechtigungen näher bestimmt werden,
2. die Einzelheiten der Anforderungen an deren Inanspruchnahme festgelegt werden und
3. die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, insbesondere Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, bestimmt werden.

§ 6 Absatz 7 des Straßenverkehrsgesetzes ist auf eine Rechtsverordnung mit Regelungen nach Satz 1 nicht anzuwenden.

(7) In Gebührenordnungen nach § 6a Absatz 5a Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 5 oder Absatz 6 Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 4, des Straßenverkehrsgesetzes können als Bevorrechtigungen Ermäßigungen der Gebühren oder Befreiungen von der Gebührenpflicht vorgesehen werden.“

4. § 4 wird durch den folgenden § 4 ersetzt:

„§ 4

Kennzeichnung

(1) Bevorrechtigungen nach § 3 Absatz 5 Nummer 2 bis 6 dürfen nur für Fahrzeuge gewährt werden, die mit einer deutlich sichtbaren Kennzeichnung versehen sind. Für Bevorrechtigungen nach § 3 Absatz 5 Nummer 1 kann eine Kennzeichnung vorgeschrieben werden.

(2) In Rechtsverordnungen nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 6 oder 11 des Straßenverkehrsgesetzes können die Art und Weise der Kennzeichnung im Sinne des Absatzes 1 näher bestimmt werden, insbesondere können

1. die für das Erteilen der Kennzeichnung erforderlichen Angaben,
2. die Art und Weise der Anbringung der Kennzeichnung und
3. das Verfahren für das Erteilen der Kennzeichnung

geregelt werden. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 kann die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit regelmäßigem Standort in der Bundesrepublik Deutschland auch durch das Zuteilen eines für den Betrieb des Fahrzeuges auf öffentlichen Straßen erforderlichen Kennzeichens geregelt werden. § 6 Absatz 7 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. § 5 wird durch den folgenden § 5 ersetzt:

„§ 5

Anwendungsbestimmung

§ 3 Absatz 5 Nummer 2 bis 6 und § 4 Absatz 1 Satz 1 sind mit Ablauf des 31. Dezember 2035 nicht mehr anzuwenden.“

6. Die §§ 7 und 8 werden gestrichen.

Artikel 2

Änderung des Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetzes

Das Infrastrukturgesellschaftserrichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3141), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 1, den §§ 3 und 5 Absatz 4 Satz 1 wird jeweils die Angabe „Digitales und“ gestrichen.

2. § 6 wird durch den folgenden § 6 ersetzt:

„§ 6

Beleihung

Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, die Gesellschaft privaten Rechts durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates mit den Befugnissen, die für die Planung, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung, die Finanzierung und die vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen erforderlich sind, zu beleihen. Satz 1 umfasst auch die Befugnisse, die für das Finanzmanagement für die Bundesstraßen erforderlich sind sowie Befugnisse zur Durchführung des Straßenverkehrsgesetzes, des Elektromobilitätsgesetzes und der auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes oder des Elektromobilitätsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen nach Maßgabe des § 4 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes. Von den Sätzen 1 und 2 ausgenommen sind die Befugnisse, die das Fernstraßen-Bundesamt nach § 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes ausübt. Sofern auf Antrag eines Landes sonstige Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, nach Artikel 90 Absatz 4 oder Artikel 143e Absatz 2 des Grundgesetzes in Bundesverwaltung übernommen werden, gilt die Ermächtigung des Satzes 1 auch für die Bundesstraßen.“

3. In § 8 Absatz 2 Satz 2 wird die Angabe „Digitales und“ gestrichen.

Artikel 3

Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes

Das Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetz vom 14. August 2017 (BGBl. I S. 3122, 3143), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 4 Absatz 1 Satz 1 und 2 wird durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates dem Fernstraßen-Bundesamt Aufgaben zur Durchführung des Straßenverkehrsgesetzes, des Elektromobilitätsgesetzes und der auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes oder des Elektromobilitätsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen zu übertragen und dabei den Übergang laufender Verfahren auf das Fernstraßen-Bundesamt zu regeln. Übertragbar sind straßenverkehrsrechtliche Aufgaben auf Bundesautobahnen in der Baulast des Bundes und auf Bundesstraßen in Bundesverwaltung, die

1. im Zusammenhang mit dem Bau, den Betrieb oder der Erhaltung der vorgenannten Straßen stehen,
2. Maßnahmen über den Straßenverkehr betreffen, die erforderlich sind
   a) zur Erhaltung der Sicherheit und Ordnung auf den vorgenannten Straßen,
   b) für Zwecke der Verteidigung,
   c) zur Verhütung einer über das verkehrsübliche Maß hinausgehenden Abnutzung der vorgenannten Straßen,
   d) zur Verhütung von Belästigungen oder
   e) zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit,
3. Maßnahmen über das Verhalten im Straßenverkehr zum Schutz vor den von Fahrzeugen ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes betreffen,
4. Maßnahmen betreffen zur Beschränkung des Straßenverkehrs zum Zweck der Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe oder die der Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Regelungen dienen oder

5. Maßnahmen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge unter Beachtung der Anforderungen des Elektromobilitätsgesetzes betreffen.“

Artikel 4

Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Die Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 199), die zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 12. Mai 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 142) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 11 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 1 Satz 2 wird durch den folgenden Satz ersetzt:

      „Für ein Fahrzeug im Sinne des § 2 Nummer 3 des Elektromobilitätsgesetzes gilt Satz 1 jedoch nur, wenn das Fahrzeug die Anforderungen des § 3 Absatz 2 des Elektromobilitätsgesetzes erfüllt.“

   b) Nach Absatz 4 wird der folgende Absatz 5 eingefügt:

      „(5) Bei einem nicht zulassungspflichtigen und nicht zugelassenen Fahrzeug mit regelmäßigem Standort im Inland erfolgt die Kennzeichnung entsprechend Absatz 4 mit der Maßgabe, dass an die Stelle des nach Absatz 4 Satz 5 einzutragenden Kennzeichens das Versicherungskennzeichen tritt.“

   c) Der bisherige Absatz 5 wird zu Absatz 6.
2. § 79 Absatz 9 wird durch den folgenden Absatz 9 ersetzt:

   „(9) § 11 und Anlage 3 sind mit Ablauf des 31. Dezember 2035 nicht mehr anzuwenden.“

Artikel 5

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 30. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 32) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 39 Absatz 9 Satz 2 wird die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.
2. § 45 Absatz 11 wird durch den folgenden Absatz 11 ersetzt:

   „(11) Absatz 1 Satz 1 und 2 Nummer 1 bis 3, 5 und 6, die Absätze 1a, 1f, 1g, 2 Satz 1 und 4, die Absätze 3, 4, 5 Satz 2 in Verbindung mit Satz 1, die Absätze 7, 9 Satz 1 bis 3, 4 Nummer 7 und Satz 6 sowie Absatz 10 Nummer 1 erste Alternative gelten entsprechend für mit den Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes für das Fernstraßen-Bundesamt. Absatz 2 Satz 1 und 4 sowie die Absätze 3, 4 und 7 gelten entsprechend für Bundesstraßen in Bundesverwaltung für das Fernstraßen-Bundesamt.“
3. In § 46 Absatz 2 Satz 3 und § 51a Satz 1 wird jeweils die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.
4. § 52 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

      „(1) Mit Ablauf des 31. Dezember 2035 sind nicht mehr anzuwenden:

      1. § 13 Absatz 5, soweit sich die Vorschrift auf elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes bezieht,
      2. § 39 Absatz 10,

3. § 45 Absatz 1g,
4. § 46 Absatz 1a,
5. Anlage 2 Nummer 25 Spalte 3 Nummer 4 sowie Nummer 25.1, 27.1, 63.5 und 64.1 und
6. Anlage 3 Nummer 7 Spalte 3 Nummer 3, Nummer 8 Spalte 3 Nummer 4, Nummer 10 Spalte 3 Nummer 3 und Nummer 11 Spalte 3.“

b) In Absatz 3 wird die Angabe „und digitale Infrastruktur“ gestrichen.

Artikel 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

EU-Rechtsakte:

1. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 060 vom 2.3.2013, S. 52), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/2838 vom 23. Oktober 2024 (ABl. L, 2024/2838, 7.11.2024) geändert worden ist
2. Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2024/1610 vom 14. Mai 2024 (ABl. L, 2024/1610, 6.6.2024) geändert worden ist
3. Verordnung (EU) 2019/1242 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO_2-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 und (EU) 2018/956 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Richtlinie 96/53/EG des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 202), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2025/1045 der Kommission vom 20. Mai 2025 (ABl. L, 2025/1045, 25.7.2025) geändert worden ist

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Zielsetzung dieser Novelle deckt sich mit der des ursprünglichen Gesetzes. Ziel des Elektromobilitätsgesetzes ist es, Kommunen die Umsetzung von Maßnahmen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr zu ermöglichen. Durch die Anwendung der Bevorrechtigungen von E-Fahrzeugen wird die Nutzung lokal emissionsfreier Antriebe gefördert. Die pauschale Befristung in § 8 Absatz 2 EmoG wird aufgehoben und bezieht sich nach dem neu gefassten § 5 EmoG nur noch auf die Privilegien des § 3 Absatz 5 Nummer 2 bis 6 EmoG, die bis zum 31. Dezember 2035 verlängert werden. Damit wird der Rechtsrahmen verstetigt, wodurch Kontinuität und Planungssicherheit für Kommunen, aber auch private Akteure gesichert wird.

Darüber hinaus beugt die Novelle einer Regelungslücke (zum Beispiel im Bereich Kennzeichnung und Bevorrechtigungen) vor und ermöglicht es, die identifizierten Weiterentwicklungsbedarfe der Evaluierungen aus den Jahren 2018, 2021 und 2025 zu integrieren. Gerade mit Blick auf Busse und Nutzfahrzeuge besteht ein großer Anpassungsbedarf. Die einheitliche Festlegung von Regelungen zu Themen wie Kennzeichnung und Bevorrechtigung schafft verlässliche Rahmenbedingungen, die die Elektrifizierung dieser Fahrzeugklassen fördern und den Markthochlauf beschleunigen. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der ambitionierten Klimaziele geleistet:

- Stadtbusse: Für neu zugelassene Fahrzeuge gilt, dass diese bis zum Jahr 2030 zu 90 % und ab dem Jahr 2035 zu 100 % der beschafften Fahrzeuge dieser Fahrzeugkategorie emissionsfrei sein müssen (Emissions-Grenzwert maximal 1 gCO_2/pkm). Nach dem deutschen Klimaschutzplan sollen mit Blick auf den Bestand bis zum Jahr 2030 die Hälfte der Stadtbusse elektrisch fahren.
- Reise- und Überlandbusse: Für neu zugelassene Fahrzeuge gilt, dass diese ab dem Jahr 2030 um 43 % und ab dem Jahr 2035 um 64 % und ab 2040 um 90 % emissionsfrei sein sollen (CO_2-Flottengrenzwerte).
- Weiterhin gilt für Busse des ÖPNV die Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („Clean Vehicles Directive“ – CVD) und deren nationale Umsetzung im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG). Bis zum Jahr 2025 mussten 45 % der Neu-Beschaffungen „Saubere Fahrzeuge“ und hiervon mindestens die Hälfte Null-Emissions-Fahrzeuge sein. Ab dem Jahr 2026 wird die Quote angehoben. Dann müssen 65 % der neu beschafften Fahrzeuge „Saubere Fahrzeuge“ sein, wobei mindestens die Hälfte Null-Emissions-Fahrzeuge sein müssen.
- Nutzfahrzeuge für den Gütertransport der Klasse N: Zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele soll laut dem Klimaschutzprogramm 2019 bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch erfolgen. Auf europäischer Ebene geben die CO_2-Flottenzielwerte für schwere Nutzfahrzeuge den Herstellern eine Senkung der CO_2-Emissionen bis zum Jahr 2030 von 43 % und bis zum Jahr 2040 von 90 % im Vergleich zum Jahr 2019 vor. Vorgaben aus der CVD und dem SaubFahrzeugBeschG gelten außerdem für die öffentliche Beschaffung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen.

Damit leisten diese Verkehrsträger einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in Deutschland im Verkehrsbereich.

Des Weiteren wurde auf die Verbesserung der Praktikabilität für Kommunen abgezielt, wenn es zum Beispiel um das Laden und Parken geht. Über die Ergänzung der Bevorrechtigungen um das kostenfreie Anwohnerparken wird der Handlungsspielraum für Kommunen erweitert und mögliche zusätzliche Anreize geschaffen.

Mit dieser Novelle wird die Zielsetzung der Förderung der Elektromobilität konsequent verfolgt und weiterentwickelt, gerade mit Blick auf die Erweiterung des Anwendungsbereichs. Darüber hinaus werden bestehende recht-

liche Unsicherheiten gelöst und damit die Praxistauglichkeit erhöht. Damit werden wichtige rechtliche Voraussetzungen für eine klimafreundliche Entwicklung der Mobilität in Deutschland geschaffen.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Zielsetzung des EmoG bleibt unverändert. Die zunehmende Marktdurchdringung der Elektromobilität und die fortschreitende technische Entwicklung haben eine Erweiterung des Anwendungsbereichs notwendig gemacht. Die Novelle greift Unklarheiten, die sich in der Umsetzungspraxis gezeigt haben, auf und präzisiert bestehende Regelungsinhalte für eine einheitliche und praxisgerechte Anwendung.

Gegenüber der bestehenden Regelung erweitert die geplante Novelle den Handlungsspielraum der Kommunen, vereinfacht die Umsetzung und schafft Rechtssicherheit. Die Teilentfristung schafft langfristig Planungsmöglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität vor Ort.

III. Exekutiver Fußabdruck

Die Novelle stützt sich im Wesentlichen auf die Erkenntnisse der, im Rahmen der Berichterstattung zum EmoG veröffentlichten Evaluierungsberichte. Diese haben die Wirkung des Gesetzes, die Entwicklung der Elektromobilität sowie die Anwendungspraxis untersucht und damit maßgeblich zur Identifikation des Änderungsbedarfs und zur konkreten Ausgestaltung beigetragen. Darüber hinaus wurden im Zuge der allgemeinen Behörden- und Fachpraxis Informationen zum EmoG und deren Weiterentwicklung gesammelt. Dadurch wurden Hinweise zu Vollzugsproblemen, zur Umsetzungspraxis und zur Einordnung neuer Fahrzeugklassen geliefert. Diese wurden als Anregungen in die fachliche Bewertung einbezogen, ohne dass hierbei ein strukturierter Einfluss externer Interessenvertretungen bestanden hätte.

Die Novellierung des EmoG mit dem Ziel einer Verlängerung und Ausweitung auf weitere Fahrzeugklassen ist auch Teil des Masterplans Ladeinfrastruktur 2030 der Bundesregierung, der am 19. November 2025 durch das Kabinett verabschiedet wurde. Die im Rahmen der Länder- und Verbändebeteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden bei der Novellierung berücksichtigt.

Weitere darüberhinausgehende Beiträge von zum Beispiel Interessenvertretern oder beauftragten Dritten lagen nicht vor. Eine unmittelbare Einflussnahme externer Akteure auf Formulierungen einzelner Vorschriften fand ebenfalls nicht statt.

IV. Alternativen

Ein Verzicht auf eine Verlängerung des EmoG ist nach den Ergebnissen im Rahmen der Evaluierungen keine sinnvolle Alternative, da der Markthochlauf der Elektromobilität noch nicht so weit fortgeschritten ist, dass auf eine Förderung im straßenverkehrsrechtlichen Kontext verzichtet werden kann. Daher bleibt die Beibehaltung des EmoG wichtig. Durch das EmoG wird die Sichtbarkeit der Vorteile von elektrischen Fahrzeugen gefördert und ein politisches Zeichen für elektrische Fahrzeuge gesetzt. Zudem besteht für Bevorrechtigungen im Zusammenhang mit der Sicherstellung der Nutzbarkeit von Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeuge auch bei hoher Marktdurchdringung ein dauerhafter Bedarf. Eine Verlängerung unter Beibehaltung des gegenwärtigen Anwendungsbereichs stellt keine sinnvolle Alternative dar, weil insbesondere die schweren Nutzfahrzeuge und Busse derzeit in einer Phase des Markthochlaufs sind, in der eine Einbeziehung in das EmoG sinnvolle zusätzliche Anreize zur stärkeren Nutzung geben kann. Eine gänzlich unbefristete Verlängerung kommt nicht in Betracht, da mit zunehmender Marktdurchdringung die Bevorrechtigungen, ausgenommen der Sicherstellung der Nutzbarkeit von Ladestationen, ihre Relevanz für die Elektromobilität verlieren werden.

V. Gesetzgebungskompetenz

Die Regelungen des Gesetzentwurfs betreffen die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes gemäß Artikel 74 Absatz 1 GG. Betroffen ist das Recht der Wirtschaft gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 GG. Mögliche Bevorrechtigungen elektrisch betriebener Fahrzeuge im Straßenverkehr schaffen Nutzeranreize und sollen

so zu einer verstärkten Nachfrage nach solchen Fahrzeugen führen. Bezweckt sind damit eine Steuerung der Nachfrage nach Wirtschaftsgütern und eine wirtschaftliche Lenkungswirkung. Betroffen ist zudem die Luftreinhaltung und die Lärmbekämpfung gemäß Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 GG. Elektrisch betriebene Fahrzeuge stoßen lokal keine Emissionen in Form von Luftschadstoffen aus und verursachen bei geringen Geschwindigkeiten auch weniger Lärmemissionen. Eine verstärkte Marktdurchdringung solcher Fahrzeuge kann demnach zur Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung beitragen. Der Bund macht hier von seiner Gesetzgebungszuständigkeit Gebrauch. Eine bundeseinheitliche Regelung ist auch gemäß Artikel 72 Absatz 2 GG erforderlich, da uneinheitliche oder fehlende landesrechtliche Regelungen eine Rechtszersplitterung mit sich brächten. Die Schaffung von Nutzeranreizen in Form von Bevorrechtigungen im Straßenverkehr ist dann nicht möglich, wenn Nutzer in jedem Bundesland neu überprüfen müssten, ob mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen bestimmte Privilegien in Anspruch genommen werden dürfen. Die angestrebte Marktentwicklung und Elektrifizierung des Straßenverkehrs ist nur durch eine übergeordnete Regelung zu erreichen. Die bundeseinheitliche Regelung ist damit zur Wahrung der Rechts- oder Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich.

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

Die Novelle ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar. Im Ausland zugelassene elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes aus EU- und Drittstaaten werden, soweit sie entsprechend mit einer blauen Plakette gekennzeichnet sind, auf gleiche Weise privilegiert wie in Deutschland zugelassene elektrische Fahrzeuge.

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.

Das Informationsangebot über die entsprechende Kennzeichnung wird weiterhin möglichst umfänglich und ausreichend gestaltet.

VII. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Streichung des § 7 EmoG wird eine Verschlankung der Verwaltung bewirkt. Weitere Evaluierungen sind nicht vorgesehen.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Förderung der Elektromobilität trägt direkt zur Verringerung der lokalen Schadstoffbelastung (Treibhausgase, Stickoxide, Kohlenmonoxide, unverbrannte Kohlenwasserstoffe oder Partikel) bei. Reine Elektrofahrzeuge verursachen im Betrieb keine Emissionen vor Ort. Plug-in-Hybridfahrzeuge stoßen – abhängig vom elektrischen Fahranteil – deutlich weniger dieser Schadstoffe aus. Durch die festgelegten Umweltkriterien soll ein möglichst hoher elektrischer Fahranteil bei PHEV/EREV gefördert werden. Ziel ist es, die verstärkte Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge zu fördern und somit Treibhausgasemissionen, vor allem lokal, deutlich zu reduzieren. Wenn der Strom aus erneuerbarer Energie kommt, wird dieser Effekt umso größer.

Außerdem wird über die Novelle der wirtschaftliche Strukturwandel hin zu klimafreundlichen Technologien weiter unterstützt, wodurch Innovations- und Wertschöpfungspotenziale innerhalb der Elektromobilitätsbranche mit mittelbar positiven Beschäftigungseffekte gefördert werden.

Das Gesetzesvorhaben schafft die erforderlichen Ermächtigungsgrundlagen, um elektrische Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3 und L6e zu privilegieren. Damit leistet es einen wesentlichen Beitrag zum Markthochlauf der Elektromobilität in den neu aufgenommenen Fahrzeugklassen und unterstützt die Erreichung der ambitionierten Klimaschutzziele.

Insgesamt dient das Gesetzesvorhaben dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, indem es die Verbreitung klima- und umweltfreundlicher Mobilität stärkt und somit zur Erfüllung der Klimaschutzziele Deutschlands sowie der Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen beiträgt.

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

Durch die Streichung des § 7 EmoG wird eine Verschlankung der Verwaltung bewirkt. Weitere Evaluierungen sind nicht vorgesehen.

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Adressaten der Nutzung von einem E-Kennzeichen sind alle Fahrzeughalter, die bereits über ein Fahrzeug verfügen bzw. zukünftig ein Fahrzeug zulassen werden, das unter die Begriffsbestimmung des EmoG fällt.

Der Nutzungsaufwand, den die Novelle mit sich bringt, bezieht sich dabei nur auf die Zulassung der Fahrzeuge, die den neu eingeführten Fahrzeugklassen zuzuordnen sind. Dies sind Fahrzeuge der Klassen N2 (soweit diese nicht mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden können), N3, M2 und M3.

Zur Ermittlung konkreter Fallzahlen muss bestimmt werden, wie viele Neuzulassungen von elektrischen Fahrzeugen dieser Fahrzeugklassen pro Jahr zu erwarten sind und wie viele bereits zugelassene Fahrzeuge mit dem E-Kennzeichen versehen werden.

Neben der Antriebsart können die Fahrzeuge nach Haltertyp (privat/gewerblich) sortiert werden.

Dazu wird auf die Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zurückgegriffen. Mithilfe dieser kann ermittelt werden, wie viele Fahrzeuge, die ein amtliches Kennzeichen haben und den entsprechenden Klassen zuzuordnen sind, unter die Begriffsbestimmung des EmoG fallen.

Bezüglich der Fallzahlen in der Zukunft muss eine Marktprognose getroffen werden.

Es muss außerdem die Anzahl an ausländischen Fahrzeugen bestimmt werden, die den neu eingefügten Klassen (siehe oben) zuzuordnen sind und die von der Möglichkeit einer blauen Plakette für das Fahrzeug Gebrauch machen.

Hier ist lediglich der grenzüberschreitende Verkehr relevant, für den das Beantragen einer blauen Plakette tatsächlich von Nutzen wäre.

Zudem ist davon auszugehen, dass alle Fahrzeughalter von Fahrzeugen der Klasse L6e von der Möglichkeit die Plakette zu beantragen Gebrauch machen werden, sofern diese dazu berechtigt sind.

Ermittlung des Erfüllungsaufwands

Zum einen entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand für diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die bereits Halterin oder Halter eines Fahrzeugs der neu eingeführten Klassen sind, welche in den Anwendungsbereich des EmoG fallen und die die Kennzeichenart wechseln. Es wird davon ausgegangen, dass alle Fahrzeughalter, die dazu berechtigt sind, das E-Kennzeichen beantragen werden, um die auf der Grundlage des EmoG geschaffenen Privilegien, zu nutzen. Hinzu kommt die Beantragung der Plakette für berechtigte L6e-Fahrzeuge. Diese ist online unter einem Zeitaufwand von fünf Minuten möglich und erfordert einen Sachaufwand von 19,90 Euro (eigene Recherche).

Zum anderen erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand durch den steigenden Prüf- und Eingabeaufwand bei künftigen Neuzulassungen von berechtigten elektrischen Fahrzeugen.

Änderung des einmaligen Erfüllungsaufwands für die Bürgerinnen und Bürger

Vorgabe/Prozess: Beantragung des Wechsels der Kennzeichenart zu einem E-Kennzeichen

Tätigkeiten pro Fall	**Einmaliger Aufwand in Min. pro Tätigkeit getyptes Fahrzeug**	**Einmaliger Aufwand in Min. pro Tätigkeit ungetyptes Fahrzeug**
Beantragung der Herstellerbescheinigung oder eines entsprechenden Datenblatts für PHEV	/	10
Online-Beantragung	5	7
Anbringung der E-Kennzeichen am Fahrzeug	5	5
Summe	**10**	**22**
Aufwandsart pro Fall	Einmaliger Sachaufwand in Euro pro Fall getyptes Fahrzeug	Einmaliger Sachaufwand in Euro pro Fall ungetyptes Fahrzeug
Kosten der Herstellerbescheinigung oder eines entsprechenden Datenblatts für PHEV	/	250
Kosten der Kennzeichenschilder (10 Euro pro Stück)	20	20
Zulassungsgebühr (Nr. 221.1 + 125 GebOSt)	31,20	31,20
Summe	**51,20**	**301,20**

Änderung des einmaligen Zeit- und Sachaufwands der Bürgerinnen und Bürger für die Beantragung eines Wechsels der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen

Vorgabe	**Zeitaufwand/Fall in Min**	**Sachaufwand/Fall**	**Fallzahl**	**Summe Zeitaufwand in Stunden**	**Summe Sachaufwand in Euro**
Aufwand für E-Kennzeichen getypte Fahrzeuge	10	51,20	74	12,33	3.788,80
Aufwand für E-Kennzeichen ungetypte Fahrzeuge	12	51,20	46	9,2	2.355,20
Aufwand für E-Kennzeichen ungetypte PHEV	22	301,20	0	/	/
Aufwand für Plakette L6e-Fahrzeuge	5	19,90	656	54,67	13.054,40
Summe				76,2	19.198,4

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands für die Bürgerinnen und Bürger

Vorgabe/Prozess: Änderung des jährlichen Zeit- und Sachaufwands der Bürgerinnen und Bürger für die Beantragung eines E-Kennzeichen bei Erstzulassung eines elektrischen Fahrzeugs der Klassen N2 (die nicht mit einem Führerschein der Klasse B geführt werden können), N3, M2 und M3 sowie die Beantragung einer Plakette für berechtigte Fahrzeuge der Klasse L6e.

Der jährlich für die Bürgerinnen und Bürger hinzutretende Erfüllungsaufwand ist insgesamt gering und beläuft sich auf unter 100.000 Euro Sachaufwand und auch auf unter 4.000 Stunden Zeitaufwand. Bereits der Aufwand für die E-Kennzeichen-Beantragung des aktuellen Bestands der Fahrzeuge, die sich über Jahre angesammelt haben, beläuft sich auf lediglich 77 Stunden. Ebenfalls ist keine so hohe Fallzahl von ungetypten PHEV zu erwarten.

Von einer umfassenden Marktprognose kann abgesehen werden.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Änderung des einmaligen Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft

Um den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft zu ermitteln, muss zunächst die Zahl der elektrischen Fahrzeuge der Klassen N2 (nicht mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B führbar), N3, M2 und M3, die von gewerblichen Fahrzeughaltern zugelassen worden sind, ermittelt werden.

Diese Fallzahl wird dann mit dem Zeit- und Sachaufwand einer E-Kennzeichenbeantragung multipliziert. Differenziert wird zwischen getypten Fahrzeugen, ungetypten Fahrzeugen und ungetypten PHEV.

Hinzu kommt der Aufwand für die Beantragung von einer Plakette für berechtigte L6e-Fahrzeuge.

Änderung des einmaligen Zeit- und Sachaufwands der Wirtschaft für die Beantragung eines Wechsels der Kennzeichenart zum E-Kennzeichen

Vorgabe	Zeitaufwand in Min.	Personalaufwand je Fall in Euro (mittlerer Fehler! Linkreferenz ungültig. 38,60 Euro)	Sachaufwand je Fall in Euro	Fallzahl	Summe Zeitaufwand in Stunden	Summe Sachaufwand in Euro	Summe Personalaufwand in Euro
Aufwand für E-Kennzeichen getypt	10	6,43	51,20	4.290	715	219.648	27.584,7
Aufwand für E-Kennzeichen ungetypt	15	9,65	51,20	8.808	2.202	450.969,6	84.997,2
Aufwand für E-Kennzeichen ungetypt PHEV	25	16,08	301,20	420	175	126.504	6.753,6
Aufwand für Plakette	5	3,20	19,90	160	13,3	3.184	512

L6e-Fahrzeug							
Summe					3105,3	800.305,6	119.847,5

Änderung des jährlichen Erfüllungsaufwands für die Wirtschaft

Vorgabe/Prozess: Änderung des jährlichen Zeit- und Sachaufwands der Wirtschaft für die Beantragung eines E-Kennzeichen bei Erstzulassung.

Um den jährlichen Erfüllungsaufwand zu ermitteln, muss die Fallzahl mit dem Personalaufwand je Fall in Euro multipliziert werden. Die Fallzahl ist die Neuzulassung von berechtigten Fahrzeugen der neu hinzugefügten Klassen durch gewerbliche Halter.

Die Fallzahl muss mithilfe einer Marktprognose bestimmt werden. Dabei werden die prognostizierten Neuzulassungen der potenziell berechtigten Fahrzeuge der Klassen N2 (nicht mit einem Führerschein der Klasse B führbar), N3, M2 und M3 auf die kommenden zehn Jahre (Zahlen der NZL bis 2035) gemittelt.

Bis einschließlich des Jahres 2035 wird mit 19.000 Neuzulassungen der Klasse M3, 1.000 Neuzulassungen der Klasse M2, 270.000 Neuzulassungen der Klasse N3 und 91.000 Neuzulassungen der Klasse N2 gerechnet.

Die Marktprognose für die Fahrzeuge der Klasse N beruhen auf Herstellerangaben aus den Cleanroom-Gesprächen des Jahres 2024. Es wird dabei angenommen, dass, ebenso wie es momentan der Fall ist, 99 % der neu zugelassenen Fahrzeuge der Klasse N gewerblichen Haltern zuzuordnen sind. Hierbei ist zu beachten, dass laut den Herstellerangaben mit einem Markthochlauf zu rechnen ist, also die Zahlen der für dieses Gesetz relevanten Neuzulassungen über die Jahre erheblich ansteigen. Der Erfüllungsaufwand wird gemittelt über die nächsten zehn Jahre angegeben.

Die Marktprognose für die Fahrzeuge der Klasse M basiert auf den Zielwerten der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge und den Zulassungszahlen der Klasse M des Jahres 2025. Es wird dabei davon ausgegangen, dass der Anteil, der an E-Kennzeichen-berechtigten Fahrzeugen und die Zahl der Neuzulassungen konstant bleibt.

Es wird angenommen, dass die Verteilung von getypten Fahrzeugen und ungetypten Fahrzeugen gleich bleibt, wobei 32,75 % der Fahrzeuge getypt und 67,25 % der Fahrzeuge ungetypt sind. Zudem wird auch eine gleichbleibende Verteilung von gewerblichen und privaten Haltern bei den Fahrzeugen der Klassen M2 und M3 angenommen. Somit bleiben ca. 250 Neuzulassungen von Fahrzeugen der Klasse M2 mit gewerblichen Haltern und 17.000 Neuzulassungen von Fahrzeugen der Klasse M3 bis zum Jahr 2035 einschließlich.

Bei der Prognose der Beantragung von Plaketten für L6e-Fahrzeuge wird angenommen, dass bis zum Jahr 2035 einschließlich 5.500 L6e-Fahrzeuge neu zugelassen werden, wobei die Hälfte der Fahrzeuge gewerblichen Haltern zugeordnet werden kann. Diese Prognose basiert auf den Annahmen, dass die Neuzulassungszahlen von Fahrzeugen der Klasse L6 auf demselben Niveau bleiben und der Anteil an EmoG Antriebsarten in der Klasse L6 im Zeitraum von 2025 bis 2035 linear auf 80 % steigen wird.

Die Neuzulassungen der von E-Kennzeichenberechtigten, ungetypten PHEV können wegen ihrer geringen Menge vernachlässigt werden.

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Erfüllungsaufwand des Bundes

Die Aufnahme der neuen Fahrzeugklassen (s. o.) in das EmoG könnte einen einmaligen Erfüllungsaufwand beim KBA verursachen, beispielsweise durch die Anpassung von Mitteilungs- und Auskunftsverfahren.

Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Der einmalige Erfüllungsaufwand der Länder besteht zum einen aus dem einmaligen Aufwand des Wechsels der Kennzeichenarten des Fahrzeugbestandes der elektrischen Fahrzeuge der neu hinzugefügten Klassen und zum anderen aus dem einmaligen Zeit- und Sachaufwand für etwaige Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und Verfahrensanpassungen. Hinzu kommt der Erfüllungsaufwand der Zuteilung von Plaketten an berechtigte

L6e-Fahrzeuge. Hierbei wird davon ausgegangen, dass alle Fahrzeughalter eines berechtigten L6e-Fahrzeugs auch eine Plakette beantragen werden. Die Vergabe von Plaketten an ausländische Fahrzeuge kann aufgrund ihrer geringen Fallzahl vernachlässigt werden, insbesondere da das Laden ohne Plakette möglich ist und die Nutzung von anderen, auf Grundlage des EmoG gewährten Privilegien für den größten Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs wenig attraktiv ist.

Vorgabe/Prozess: Änderung des einmaligen Personalaufwands für die Antragsbearbeitung von Wechseln der Kennzeichenart für inländische Elektrofahrzeuge und die Zuteilung von Plaketten an ausländische Fahrzeughalter sowie vom EmoG erfasste L6e-Fahrzeuge in den Zulassungsbehörden.

Vorgabe	**Zeitaufwand je Fall in Min.**	**Personalaufwand je Fall in Euro (mittlerer Dienst: 30,50 Euro/Stunde)**	**Fallzahl**	**Summe Zeitaufwand in Stunden**	**Erfüllungsaufwand (Personalkosten in Euro)**
Wechsel der Kennzeichenart für getypte Fahrzeuge	12	6,10	4.346	869,2	26.510,6
Wechsel der Kennzeichenart für ungetypte Fahrzeuge	14	7,12	9.276	2.164,4	66.045,12
Vergabe der Plakette an ausländische Fahrzeuge	7	3,56	/	/	/
Vergabe der Plakette an L6e-Fahrzeuge	7	3,56	817	95,32	2.908,52
Summe				3.128,92	95.464,24

Fraglich ist, welcher Zeit- und Sachaufwand bei den Zulassungsbehörden durch Verfahrensanpassungen und Schulungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsteht.

Vorgabe/Prozess: Änderung des jährlichen Personalaufwands für die Antragsbearbeitung für Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen der Klassen N2 (nicht mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B führbar), N3, M2, M3, inklusive BOS-Sonderfahrzeuge und die Vergabe von Plaketten an L6e-Fahrzeuge.

Um den Erfüllungsaufwand zu ermitteln, muss eine Prognose getroffen werden, wie viele berechtigte Fahrzeuge der neu eingeführten Klassen pro Jahr zugelassen werden beziehungsweise wie viele Plaketten voraussichtlich beantragt werden.

Dazu gibt es keine genauen Zahlen; es lässt sich jedoch anhand von geplanten Maßnahmen eine Schätzung treffen.

Bis einschließlich 2035 wird mit 19.000 Neuzulassungen der Klasse M3, 1.000 Neuzulassungen der Klasse M2, 270.000 Neuzulassungen der Klasse N3 und 91.000 Neuzulassungen der Klasse N2 gerechnet.

Für das Verhältnis von getypten Fahrzeugen zu ungetypten Fahrzeugen wird das Verhältnis des aktuellen Bestands zugrunde gelegt.

Es ist davon auszugehen, dass bis einschließlich 2035 pro Jahr gemittelt 38.000 Fahrzeuge der, durch die Novellierung neu vom Anwendungsbereich des EmoG erfassten, Fahrzeugklassen neu zugelassen werden. Davon sind ca. 12.000 Fahrzeuge getypt und 26.000 Fahrzeuge ungetypt.

Zudem muss ermittelt werden, wie viele ausländische, berechtigte Fahrzeuge der neu eingeführten Klassen pro Jahr eine Plakette beantragen werden.

Hierzu gibt es keinerlei belastbare Daten, auf die man sich für eine Schätzung stützen könnte.

Da bereits die Fallzahl und der Erfüllungsaufwand für die Zulassung der inländischen Fahrzeuge sehr gering ist, kann der Erfüllungsaufwand für die Vergabe der blauen Plaketten vernachlässigt werden. Insbesondere auch, weil zu erwarten ist, dass die Plakette nur von solchen Fahrzeughaltern beantragt werden wird, die tatsächlich die Privilegierungen, die von den nachstehenden Stellen – insbesondere den Kommunen – geschaffen werden, nutzen können. Dies ist eine sehr begrenzte Personengruppe.

Vorgabe	Zeitaufwand je Fall in Min.	Personalaufwand je Fall in Euro (mittlerer Dienst: 30,50 Euro/Stunde)	Fallzahl	Summe Zeitaufwand in Stunden	Erfüllungsaufwand (Personalkosten in Euro)
Wechsel der Kennzeichenart für getypte Fahrzeuge	2	1,02	12.500	416,66	12.750
Wechsel der Kennzeichenart für ungetypte Fahrzeuge	3	1,53	26.000	1300	39.780
Vergabe der Plakette an ausländische Fahrzeuge	7	3,56	/	/	/
Vergabe der Plakette an Fahrzeuge der Klasse L6e	7	3,56	550	64,17	1.958
Summe					54.488

5. Weitere Kosten

Durch die Novelle ändern sich die Kosten der Vergabe vom E-Kennzeichen und von der blauen Plakette nicht.

Sonstige direkte oder indirekte Kosten sind nicht absehbar. Das Regelungsvorhaben betrifft keine KMU und die Schwelle von 1 Mio. Euro Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft wird nicht überschritten (s. o.).

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die demographischen Folgen und Risiken des Gesetzes wurden anhand des vom Bundesministerium des Innern mit Schreiben vom 10. April 2014 übersandten „Demographie-Check“ geprüft. Die Novelle 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.

Das Vorhaben beeinflusst die natürlichen Lebensgrundlagen positiv, indem es durch die Förderung von elektrischen Fahrzeugen einen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Die klima- und umweltschädlichen Folgen des motorisierten Verkehrs sollen reduziert werden. In Gemeinden, Städten und Kreisen wird durch die Förderung von Elektromobilität auch die Qualität der Luft positiv beeinflusst.

Im Übrigen beeinflusst das Vorhaben nicht die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse.

Es bestehen keine Anhaltspunkte, dass die von der Novelle verfolgten Ziele (s. o.) Frauen und Männer nicht in gleicher Weise erreicht.

VIII. Befristung; Evaluierung

Die Evaluierungspflicht in § 7 wird aufgehoben. Durch die durchgeführten Evaluierungen in den Jahren 2018, 2021 und 2025 wurden hinreichend viele Erkenntnisse generiert, um das Gesetz weiterzuentwickeln und zu bewerten, sodass zu erwarten ist, dass weitere Evaluationen keinen signifikanten Mehrwert mit sich bringen. Dadurch können Verwaltungs- und Berichtspflichten reduziert werden, die anderenfalls in keinem angemessenen Verhältnis zum zu erwartenden Nutzen stehen.

Die Bevorrechtigung des § 3 Absatz 5 Nummer 1 für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen an Ladestationen zur Sicherstellung der Nutzbarkeit von Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeuge ist eine dauerhaft erforderliche Funktionsbedingung der Elektromobilität. Dass eine Parkbevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge, etwa während des Ladevorgangs, dauerhaft notwendig ist, zeigt sich ferner daran, dass sie auch ohne Verbrennerfahrzeuge erforderlich bleiben wird. Denn dieser Bevorrechtigung bedarf es auch im Verhältnis zu den nicht ladenden E-Lkw, Bussen und Pkw. Ansonsten wäre die Funktionalität des Ladesystems für die Fahrzeuge nicht gewährleistet. Die Bevorrechtigungen des § 3 Absatz 5 Nummer 2 bis 6 finden mit Ablauf des 31. Dezember 2035 keine Anwendung mehr. Die pauschale Befristung in § 8 Absatz 2 wird aufgehoben; das Gesetz wird damit insgesamt entfristet. Die geplante Novelle des EmoG wird der Marktentwicklung und dem technischen Fortschritt im Bereich der Elektromobilität gerecht. Bestehende Vollzugsunsicherheiten, die sowohl die Anwendung des Gesetzes durch Behörden als auch die Rechtsklarheit für Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen, können mit der Novelle aufgelöst werden. Insgesamt verbessert die Neuregelung die Kohärenz der Rechtsordnung; das EmoG bleibt ein Gesetz zur individuellen Förderung der Elektromobilität vor Ort und ermöglicht damit den Kommunen die praxisnahe und bedarfsgerechte Umsetzung.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 – Änderung des Elektromobilitätsgesetzes

Zu § 1 (Anwendungsbereich)

Der Anwendungsbereich des EmoG wird ausgeweitet auf alle Fahrzeuge der Klassen M und N sowie der Klasse L6e der Verordnung (EU) 2018/858. Die Einbeziehung dieser Fahrzeugklassen gibt den Adressaten des EmoG die Möglichkeit, die Elektromobilität weitgehender und flexibler über den Individualverkehr hinaus zu fördern. Dadurch können für völlig neue Zielgruppen Anreize zur Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des EmoG geschaffen werden. Durch die Einbeziehung der Klassen M2, M3, N2 und N3 werden Ermächtigungsgrundlagen zur Privilegierung dieser Fahrzeuge geschaffen. Angesichts der fortschreitenden Elektrifizierung des Bus- und Nutzfahrzeug-Segments und der hohen Relevanz für die nationalen Klimaziele ist eine Erweiterung des Geltungsbereichs auf die Fahrzeugklassen M2 und M3 sowie N2 und N3 dringend geboten. Die Aufnahme der Klasse L6e spiegelt die wachsende Nachfrage von kommunalen, gewerblichen und privaten Akteuren vor allem im städtischen Umfeld wider.

Dadurch hat der bisherige Anwendungsbereich des EmoG nicht mehr der dynamischen Marktentwicklung und den verkehrlichen Anforderungen entsprochen. Durch die Aufnahme dieser Fahrzeugklassen wird dem Rechnung getragen. Sie werden partiell (siehe § 3) in die bestehenden Regelungen einbezogen, was insbesondere hinsichtlich der Gewährung verkehrsrechtlicher Privilegien relevant ist. Die vorgesehene Erweiterung führt zu einer erhöhten Rechtsklarheit und Rechtssicherheit für Hersteller, Halter und Behörden. Gleichzeitig ermöglicht sie eine technologieoffene Weiterentwicklung der Regelungsstruktur und stellt sicher, dass das Gesetz flexibel auf zukünftige Innovationssprünge reagieren kann. Über die Einbindung des Antriebskonzepts der Plug-in-Hybride für die Klassen N2, N3, M2 und M3 wird der Einsatz von Übergangstechnologien zur Dekarbonisierung des Bus- und Nutzfahrzeugverkehrs unterstützt und damit auch der weitere Hochlauf der Elektromobilität in diesen Fahrzeugklassen. Fahrzeuge der Klasse L6e werden nur als reine batterieelektrische Fahrzeuge aufgenommen, da hier Plug-in-Hybride keine Rolle spielen und spielen werden.

In den Anwendungsbereich des EmoG fallen auch Fahrzeuge, die ihre Betriebserlaubnis auf Grundlage nationaler Vorschriften erhalten haben. Dies umfasst insbesondere Einsatzfahrzeuge der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS), die regelmäßig nicht über eine EU-Typgenehmigung oder EU-Fahrzeug-Einzelge-

nehmigung verfügen. Um in den Anwendungsbereich des Absatzes 2 zu fallen, ist es nicht erforderlich, dass die Fahrzeugklasse in der Betriebserlaubnis eingetragen ist. Vielmehr sollen lediglich die Merkmale nach Absatz 1, die zur entsprechenden Klasseneinteilung führen, auch bei den Fahrzeugen gegeben sein, die auf Grundlage nationaler Vorschriften genehmigt wurden. Diese Fahrzeugkategorie ist mit einbezogen, auch wenn sie nicht explizit im Anwendungsbereich unter § 1 erwähnt wird, um eine einheitliche Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit elektrisch betriebener Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum sicherzustellen, soll dies an dieser Stelle klarstellend erwähnt sein.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)

Die Definition von Brennstoffzellenfahrzeugen wurde technisch korrekt angepasst. An dieser Stelle soll klarstellend erwähnt sein, dass auch das Range Extender Antriebskonzept vom EmoG erfasst ist.

Zu § 3 (Bevorrechtigungen)

Zu Absatz 1

Mit Blick auf die N-Klasse sind typische Einsatzformen im Anhängerbetrieb. Auch im Bereich der Freizeitmobilität spielen Anhänger eine Rolle. Hier wird ausdrücklich erwähnt, dass Bevorrechtigungen nach dem EmoG auch für Fahrzeugkombinationen gelten, aber nur, wenn der Anhänger angeschlossen ist.

Zu Absatz 2

Die Richtlinie 2007/46(EG) ist nicht mehr in Kraft und wurde 2018 durch die Rahmenverordnung 2018/858 ersetzt. Entsprechungstabelle in Anhang XI der Verordnung verweist hinsichtlich Anhang IX der RiLi 2007/46/EG auf Artikel 36 der Verordnung 2018/858. § 3 Absatz 2 bezieht sich auf Fahrzeuge der Klassen M1 und N1.

Die Anpassung der Umweltkriterien für die Fahrzeugklassen M1 und N1 entspricht der Anpassung an den Stand der Technik und verfolgt das Ziel, Plug-in-Hybride als Brückentechnologie zu privilegieren, die einen tatsächlichen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leisten können. Die Kriterien gelten analog zu den Vorgaben der Dienstwagenbesteuerung. Die Vorgabe zu den CO_2-Emissionen bleibt unverändert, da hier durch die Verschärfung des Utility Factors seitens der EU eine realitätsnähere Bemessung der CO2-Emissionen festgelegt ist und es hierdurch bereits zu einer Verschärfung kommt. Für die Feststellung der erforderlichen elektrischen Mindestreichweite wird die Vorgabe des EAER City Werts gemäß Nummer 49.5 der Übereinstimmungsbescheinigung mit aufgenommen und deckt sich mit der bisherigen Verwaltungspraxis, die auf dem Schreiben des Bundesfinanzministeriums vom 5.11.2021 („BMF, Schreiben v. 5.11.2021, IV C 6 – S 2177/19/10004:008“) beruht. Da hier auf den EAER City Wert abgestellt wird, geht es konkret nicht um eine Reichweite bei ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine, weil er bei Plug-in-Hybriden sowohl elektrische als auch verbrennungsmotorische Fahranteile innerhalb eines standardisierten Prüfzyklus berücksichtigt. Daher wurde das Wort „ausschließlicher“ gestrichen.

Dementsprechend wird auch eine Konkretisierung in Bezug auf das Kriterium der gewichtet kombinierten Kohlendioxidemission von höchstens 50 Gramm je gefahrenem Kilometer nach Nummer 49.4 aufgenommen. Eine solche Vorgabe bedarf es für die neu aufgenommenen Fahrzeugklassen N2, N3, M2 und M3 nicht, da die Reichweite kein Kriterium für die Zuteilung des E-Kennzeichens sein soll.

Zu Absatz 3

Keine Änderung zur vorherigen Fassung des EmoG. Die Angabe zur Reichweite kann daher wie bisher z. B. über eine Herstellerdatenbestätigung oder ein Sachverständigengutachten beigebracht werden.

Zu Absatz 4

Für die neue Fahrzeugklassen N2 und N3 wird ein Umweltkriterium für von außen aufladbare Hybridfahrzeuge festgelegt. Für die Definition wird auf die Verordnung (EU) 2019/1242 (sogenannte Flottenzielwerte) sowie auf den Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2698 der Europäischen Kommission und Durchführungsverordnung (EU) 2025/2545 Bezug genommen.

Diese Regelwerke definieren ein emissionsarmes schweres Nutzfahrzeug als ein Fahrzeug, das nicht emissionsfrei ist und dessen bestimmte spezifische CO_2-Emissionen gemäß Anhang I Nummer 2.3.4 der Verordnung weniger als die Hälfte der Referenzwerte für CO_2-Emissionen aller Fahrzeuge der jeweiligen Fahrzeuguntergruppe betragen.

Für die Nutzfahrzeuge bedeutet das, dass dieses Vorgehen im Einklang mit der Systematik der Lkw-Maut steht, bei der die CO2-Emissionsklasse 4 ebenfalls emissionsarme Fahrzeuge gemäß Verordnung (EU) 2019/1242 definiert. Da sowohl das EmoG als auch das Mautsystem vergleichbare Schutzzwecke verfolgen – nämlich die Förderung emissionsarmer und emissionsfreier Antriebe im Sinne der Klimaschutzziele – ist es sachgerecht und konsistent, sich bei beiden Regelungen auf die Flottenzielwerte als gemeinsame Bewertungsgrundlage zu beziehen.

Zudem ist zu beachten, dass die in dem Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2698 definierten Fahrzeuggruppen nicht identisch sind mit den Fahrzeuguntergruppen (z. B. 4 UD, 5 LH usw.) der Durchführungsverordnung (EU) 2025/2545. Der Durchführungsbeschluss (EU) 2023/2698 dient insbesondere der Schließung von Klassifizierungslücken und erfasst Fahrzeugtypen, die in den bisherigen Untergruppen nicht abgebildet waren.

Auch Busse gelten in diesem Rahmen als schwere Nutzfahrzeuge und fallen unter die Verordnung zu den Flottenzielwerte. Für Stadt-, Überland- und Reisebusse ist das Referenzjahr 2025 für die Bestimmung des CO_2-Referenzwertes maßgeblich. Hierfür liegen zum Zeitpunkt der Gesetzesänderung allerdings noch keine Referenzwerte vor. Diese werden in Zukunft in Form von Durchführungsbeschlüssen durch die EU-Kommission veröffentlicht. Hierbei soll zukünftig die gleiche Systematik für die Klassen M2 und M3 angewendet werden. Die Referenzwerte werden voraussichtlich Ende 2027 veröffentlicht, sodass diese dann im EmoG ergänzt werden sollen. Bis dahin werden als Übergangslösung alle von außen aufladbaren Hybridfahrzeuge der Klassen M2 und M3 aufgenommen. Diese Übergangslösung ist mit Blick auf die aktuelle Marktsituation sowie den zu erwartenden Trend bis 2028 gerechtfertigt.

Zu Absatz 5 Nummer 1

Aus der bereits bisher bestehenden Privilegierungsmöglichkeit für das Parken auf öffentlichen Straßen oder Wegen wird der Sonderfall des Parkens an Ladestationen als neue Nummer 1 ausgegliedert und explizit von den Beschränkungen nach den Absätzen 2 und 3 befreit.

Die Ermächtigung ist weit zu verstehen und zeitlich nicht auf den technischen Ladevorgang begrenzt. Der Verordnungsgeber wird ermächtigt Regelungen zu erlassen, die sicherstellen, dass Ladesäulen zweckgemäß genutzt werden können und möglichst wenig durch Fehlbelegung der zugehörigen Parkstände blockiert sind.

In der Straßenverkehrs-Ordnung haben sich für die Beschilderung von Ladestationen verschiedene Optionen entwickelt. Eine Beschilderung auf Grundlage des Sinnbilds nach § 39 Absatz 10 der Straßenverkehrs-Ordnung beschränkt die Nutzung der Ladestation auf Elektrofahrzeuge nach dem EmoG mit entsprechender Kennzeichnung. Die alternative Beschilderung mit Verkehrszeichen 1050-32 oder 1026-60 setzt hingegen weder eine Kennzeichnung des Fahrzeugs voraus, noch ist sie auf Fahrzeuge nach dem EmoG beschränkt. Beide Varianten sind in der Praxis gebräuchlich.

Um eine Fortentwicklung zu einheitlicheren und klareren Regelungen für das Parken an Ladestationen zu ermöglichen, werden Parkbevorrechtigungen zur Sicherstellung der Nutzbarkeit von Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeuge insoweit von den Anforderungen der Absätze 2 und 3 und in Verbindung mit § 4 Absatz 1 von dem zwingenden Erfordernis einer Kennzeichnung befreit. Der Verordnungsgeber kann künftig entscheiden, ob und in welchem Umfang er für das Parken an Ladestationen eine Kennzeichnung nach EmoG voraussetzt, um die unterschiedlichen Interessenlagen zu koordinieren und pragmatische Regelungen zu gewährleisten. So wird dem Verordnungsgeber ermöglicht, die Beschilderungen beispielsweise derart zu harmonisieren, dass auch bei einer auf das EmoG gestützten Beschilderung alle Fahrzeuge, die eine Ladestation nutzen können, an dieser auch zum Zweck des Ladens parken dürfen. Für die Feststellung eines Ladevorgangs ist eine Kennzeichnung nach dem EmoG ohnehin nicht ausreichend, da zusätzlich mindestens auf eine bestehende technische Verbindung zwischen Fahrzeug und Ladesäule abgestellt werden muss. Die genaue Ausgestaltung der künftigen Regelungen zur Ladestationenbeschilderung in der Straßenverkehrs-Ordnung bleibt einem gesonderten Verordnungsgebungsverfahren in Folge der Novellierung des Elektromobilitätsgesetzes überlassen.

Zu Absatz 5 Nummer 2

Die Ergänzung des Worts „Halten“ wurde zur Klarstellung des Regelungsumfangs eingeführt. In der Praxis entstehen Abgrenzungsfragen zwischen Halten und Parken, sodass darüber Auslegungsspielräume geschlossen werden können.

Zu Absatz 5 Nummer 6

Die neu eingefügte Nummer 6 schafft eine neue Ermächtigung für Bevorrechtigungen bei den Gebühren für Parkberechtigungen in Gebieten nach § 6 Absatz 1 Satz 1 Nummer 15 Buchstabe b nach Straßenverkehrsgesetz, insbesondere für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen. Damit wird den Kommunen eine weitere Möglichkeit zur Verfügung gestellt, die Elektromobilität vor Ort aktiv zu fördern.

Zu Absatz 6

Das EmoG ist ein Spezialgesetz, das straßenverkehrsrechtliche Privilegierungen zur Förderung der Elektromobilität ermöglicht. Dies geschieht zwar auch mit dem Ziel der Verringerung klima- und umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs; im Vordergrund der hier konkret betroffenen Verordnungsermächtigungen stehen aber umsetzende, verkehrsrechtliche Regelungen. Die Novelle wird daher dazu genutzt, hier abdingbare Doppelstrukturen abzubauen und damit unbürokratischere Verordnungserlassverfahren zu ermöglichen. Die Zuständigkeit wird daher ausschließlich dem Bundesministerium für Verkehr übertragen. Eine Mitwirkung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird künftig entfallen.

Zu Absatz 7

Die Bezugnahme auf § 6a Absatz 5a Satz 2, auch in Verbindung mit Satz 5, des Straßenverkehrsgesetzes dient der systematischen Vervollständigung der Verordnungsermächtigung und der Klarstellung.

Zu § 4 (Kennzeichnung)

Zu Absatz 1

Um eine Fortentwicklung zu einheitlicheren und klareren Regelungen für das Parken an Ladestationen zu ermöglichen, werden Parkbevorrechtigungen nach § 3 Absatz 5 Nummer 1 zur Sicherstellung der Nutzbarkeit von Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeuge von dem zwingenden Erfordernis einer Kennzeichnung nach § 4 EmoG befreit. Der Verordnungsgeber kann künftig entscheiden, ob und in welchem Umfang er für das Parken an Ladestationen eine Kennzeichnung nach dem EmoG voraussetzt oder nicht. Die genaue Ausgestaltung der künftigen Regelungen zur Ladestationenbeschilderung in der Straßenverkehrs-Ordnung bleibt einem gesonderten Verordnungsgebungsverfahren in Folge der Novellierung des Elektromobilitätsgesetzes überlassen. Satz 2 stellt klar, dass der Verordnungsgeber bei den Regelungen zur Beschilderung an Ladestationen an eine Kennzeichnung der Fahrzeuge nach dem EmoG zwar nicht anknüpfen muss, aber kann. Die genaue Ausgestaltung der künftigen Regelungen zur Ladestationenbeschilderung in der Straßenverkehrs-Ordnung bleibt einem gesonderten Verordnungsgebungsverfahren in Folge der Novellierung des Elektromobilitätsgesetzes überlassen.

Zu Absatz 2 Satz 3

Bei der Änderung der Formulierung von „im Inland gehaltenen Fahrzeugen“ zu „Fahrzeugen mit regelmäßigem Standort in der Bundesrepublik Deutschland“ handelt es sich um eine rein sprachliche Anpassung, die sich an den Begrifflichkeiten des Zulassungsrechts orientiert. Die Änderung dient der Klarstellung. Die Ausführungen zum Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr zu § 3 Absatz 6 gelten entsprechend. Die Zuständigkeit wird daher ausschließlich dem Bundesministerium für Verkehr übertragen. Eine Mitwirkung des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird künftig entfallen.

Zu § 5

§ 5 wird ersetzt, da er überholt ist und keine Relevanz mehr hat.

In § 5 wird nunmehr geregelt, dass die Bevorrechtigungen des § 3 Absatz 5 Nummer 2 bis 6 mit Ablauf des 31. Dezember 2035 keine Anwendung mehr finden. Ausgenommen davon ist die Bevorrechtigung nach § 3 Absatz 5 Nummer 1, die auch langfristig für eine funktionierende und wirtschaftliche Ladeinfrastruktur notwendig ist. Die geplante Novelle des EmoG wird der Marktentwicklung und dem technischen Fortschritt im Bereich der Elektromobilität gerecht. Bestehende Vollzugsunsicherheiten, die sowohl die Anwendung des Gesetzes durch Behörden als auch die Rechtsklarheit für Verkehrsteilnehmer beeinträchtigen, können mit der Novelle aufgelöst werden. Insgesamt verbessert die Neuregelung die Kohärenz der Rechtsordnung, das EmoG bleibt ein Gesetz zur individuellen Förderung der Elektromobilität vor Ort und ermöglicht es damit den Kommunen die praxisnahe und bedarfsgerechte Umsetzung.

Zu § 7

§ 7 wird ersatzlos gestrichen, wodurch die Berichtspflicht entfällt. Durch die durchgeführten Evaluierungen in den Jahren 2018, 2021 und 2025 wurden hinreichende Erkenntnisse generiert, um das Gesetz weiterzuentwickeln und zu bewerten, sodass zu erwarten ist, dass weitere Evaluationen keinen signifikanten Mehrwert mit sich bringen.

Zu § 8

Die in § 8 geregelte Befristung wird jetzt in die Anwendungsbestimmung in § 5 integriert, sodass der § 8 gestrichen werden kann.

Zu Artikel 2 – Änderung des Infrastrukturgesellschafterrichtungsgesetzes

Zu den §§ 1, 3 und 5

Die Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) werden damit umgesetzt.

Zu § 6

Infolge der Änderung in Artikel 2 wird eine Ermächtigung zur Beleihung der Autobahn GmbH des Bundes geschaffen. Die Beleihung der Autobahn GmbH folgt aus § 1 Absatz 1 Satz 2 der InfrGG-Beleihungsverordnung und umfasst die mit diesem Vorhaben geschaffenen Befugnisse ab Inkrafttreten der Änderungen sowie einem separaten Übertragungsakt des Fernstraßen-Bundesamtes nach § 4 Absatz 2 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes.

Zu § 8

Die Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) werden damit umgesetzt.

Zu Artikel 3 – Änderung des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes

Zu § 4

Das Fernstraßen-Bundesamt bzw. die Autobahn GmbH des Bundes sind nach § 44a Absatz 1 Satz 1 StVO in Verbindung mit § 4 FStrBAG, § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 zur Beleihungsverordnung des Gesetzes zur Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (InfrGG) für verkehrsrechtliche Anordnungen auf Bundesautobahnen zuständig. Bislang umfasst die Ermächtigungsgrundlage zur Aufgabenübertragung durch Rechtsverordnungen in § 4 des Fernstraßen-Bundesamt-Errichtungsgesetzes lediglich Aufgaben zur Durchführung des Straßenverkehrsgesetzes und der aufgrund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen. Die Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge nach § 45 Absatz 1g StVO unter Verwendung der Zusatzzeichen 1010-66 oder 1024-20 beruht jedoch nicht auf dem Straßenverkehrsgesetz, sondern auf dem EmoG. Um künftig auch solche Anordnungen zu ermöglichen, wird die Verordnungsermächtigung um Aufgaben nach dem Elektromobilitätsgesetz erweitert.

Zu Artikel 4 – Änderung der Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Zu § 11

In Absatz 1 Satz 2 wird durch Verweis auf Absatz 2 des § 3 EmoG ein Redaktionsversehen korrigiert und der Bezug auf die ausgelaufene Regelung des § 5 Absatz 2 EmoG gestrichen.

In Absatz 5 wird eine zwingende Folgeänderung zur Erweiterung des Anwendungsbereichs auf die zulassungsfreie Fahrzeugkategorie L6e in § 1 EmoG vorgenommen. Um die nach EmoG erforderliche Kennzeichnung zur Inanspruchnahme der Bevorrechtigungen zu erfüllen, können zulassungsfreie Fahrzeuge entweder eine freiwillige Zulassung nach § 3 Absatz 3 FZV mit einem Kennzeichen nach § 11 FZV beantragen oder aber nach § 11 Absatz 4a – neu – FZV eine Plakette nutzen.

Zu § 79

In Absatz 9 wird eine Folgeänderung zur erneuten Befristung der kennzeichengestützten Bevorrechtigungen vorgenommen.

Zu Artikel 5 – Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

Zu den §§ 39, 46 und 51a

Die Änderungen der Behördenbezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr aufgrund des Organisationserlasses des Bundeskanzlers vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131) werden damit umgesetzt.

Zu § 52

Als Folgeänderung zu Artikel 2 wird die geänderte Verordnungsermächtigung in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) umgesetzt und die Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes bzw. der Autobahn GmbH des Bundes um die Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge gemäß § 45 Absatz 1g StVO erweitert. Zudem wird infolge der neuen Zuständigkeit die Geltung von § 45 Absatz 10 Nummer 1 auf die Autobahnen erweitert, soweit Verkehrszeichen angeordnet werden, die zur Förderung der Elektromobilität nach dem Elektromobilitätsgesetz getroffen werden dürfen. Auch hier sollen die Einschränkungen des § 45 Absatz 9 keine Anwendung finden.

Um ein Auslaufen der Regelungen zur Bevorrechtigung elektrisch betriebener Fahrzeuge in der StVO zum 31. Dezember 2026 auszuschließen, werden die dortigen Regelungen verlängert. Im Übrigen bleiben Änderungen in der StVO in Folge der Novellierung des Elektromobilitätsgesetzes einem gesonderten Verordnungsgebungsverfahren überlassen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 0722-8333