



Automotive Mobility Europe – Stellungnahme zur Konsultation der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der Verordnung (EU) 2019/631 (CO₂-Normen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) – Deutsche Fassung (ZDK)

Automotive Mobility Europe (AME) vereint nationale Verbände von Fahrzeughändlern, Reparaturbetrieben und Mobilitätsdienstleistern aus der gesamten EU und vertritt damit einen Sektor, der 4,5 Millionen Arbeitsplätze sichert. Unsere Mitglieder sind das Bindeglied zwischen den Autofahrern und kleinen Unternehmen in Europa. Wir unterstützen die Klimaziele der EU und den Zeitplan für 2035 und streben praktische, verbraucherorientierte Maßnahmen an, die einen fairen, technologieneutralen Übergang in allen Märkten ermöglichen.

Zusammenfassung – Was die Überprüfung erreichen muss

Um die Dekarbonisierung des europäischen Mobilitätssektors zu erreichen, empfiehlt Automotive Mobility Europe Folgendes:

- Erweiterung der Methodik unter Wahrung der Technologieneutralität: Einführung eines Kohlenstoffkorrekturfaktors (CCF), um neben BEVs auch erneuerbare und klimaneutrale Energieträger anzuerkennen und von einem rein auf Abgasen basierenden Ansatz zu einer systembasierten Perspektive überzugehen. Einbeziehung von Hybrid-, Plug-in-Hybrid- und Range-Extender-Elektrofahrzeugen sowie alternativen Kraftstoffen, die auch als Zwischenlösung für die bestehenden Fahrzeuge verwendet werden können.
- Private Nachfrage an erster Stelle durch Fokussierung auf den Verbraucher: Verlängerung der Steuerbefreiungen für emissionsfreie Fahrzeuge mindestens bis 2035; Ermöglichung einer beschleunigten Abschreibung/sofortigen Aufwandsverrechnung für private Anschaffungen (neu und gebraucht):
 - damit Haushalte einen begrenzten Anteil des Kaufpreises schnell vom steuerpflichtigen Einkommen abziehen können, als einfache und vorhersehbare Alternative zu komplexen Zuschüssen;
 - Modernisierung der Besteuerung von Firmenwagen zugunsten von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen;
 - Senkung der Endverbrauchergebühren durch Reduzierung der Netzentgelte und Stromsteuern, mit obligatorischer Weitergabe an die Endverbraucherpreise.
- Förderung des Kaufs emissionsfreier Fahrzeuge durch Anreize und einen europäischen Finanzierungsmechanismus.
- Den Gebrauchtwagenmarkt stärken: EU-weite Standardisierung der Zertifikate für den Zustand der Batterie (State-of-Health, SoH), den zertifizierten Energiezustand (State of Certified Energy, SoCE) und die zertifizierte Reichweite (State of Certified Range, SoCR); Anreize für den Verkauf zertifizierter Second-Life- und qualitätsgesicherter Gebrauchte-EVs schaffen; und die Ziele für Neufahrzeuge durch einen „Gebrauchtwagenflottenindikator“ ergänzen, um das Problem des Restwerts anzugehen.
- Unterstützung der Voraussetzungen zur Erreichung der CO₂-Emissionsziele: robustes Ladenetzwerk in ganz Europa, alternative Kraftstoffe.

- Bürokratieabbau und Verhinderung von Verzerrungen: Vereinfachung der Überwachung und Berichterstattung (MRV) durch digitale Tools und Neukalibrierung der Prämien für Emissionsüberschreitungen, damit diese echte Emissionsreduktionen statt taktischer Zulassungen fördern.
- Segmentbezogene Steuerung: Regulierung von Pkw und Transportern auf unterschiedlichen Wegen unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen Anwendungsfälle und Infrastrukturbedürfnisse.

I. Marktrealität: Fortschritte, aber weiterhin Lücken

Die Akzeptanz emissionsfreier Fahrzeuge steigt, aber private Haushalte sehen sich nach wie vor mit hohen Anschaffungskosten, Unsicherheiten hinsichtlich des Restwerts und einem ungleichmäßigen Zugang zu zuverlässigen Lademöglichkeiten konfrontiert. Im ersten Halbjahr 2025 erreichten BEVs einen Anteil von ~15,6 % der Neuzulassungen in der EU, wobei Hybride ein starkes Wachstum verzeichneten; dennoch machen EVs nach wie vor nur einen geringen Anteil der Gesamtflotte aus, und ein alternder Fuhrpark verlangsamt den Umsatz. Die Elektrifizierung leichter Nutzfahrzeuge hinkt weiter hinterher und erfordert eine gesonderte Behandlung. Diese Dynamik zeigt, dass ein Rahmen, der nur Neuzulassungen berücksichtigt, nicht ausreicht, wenn er nicht auch die Verbraucherökonomie, die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur und den Gebrauchtwagenmarkt berücksichtigt.

Elektrische leichte Nutzfahrzeuge brauchen mehr Unterstützung, um zu wachsen

Im Vergleich zu Personenkraftwagen sind elektrische leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1) auf europäischen Straßen noch weniger vertreten. Im Jahr 2025 beträgt ihr Anteil an den Neuzulassungen 8,23 % für voll-elektrische LCVs und 1,08 % für Plug-in-Hybride. Ihr Gesamtanteil an der Flotte beträgt nur 1,31 % für elektrische LCVs und 0,003 % für Plug-in-Hybride. Obwohl die LCV-Zulassungen um 7,1 % gestiegen sind, machen sie immer noch nur 2,6 % des Gesamtmarktes aus.

Um den Marktgegebenheiten Rechnung zu tragen, empfiehlt Automotive Mobility Europe unterschiedliche Entwicklungspfade und separate Rechtsrahmen für Personenkraftwagen (PKW) und LCV.

II. CO₂-Emissionsziel für 2035: Fortsetzung der grünen Wende unter Berücksichtigung der Verbraucherinteressen und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Automotive Mobility Europe ist der Ansicht, dass das Ziel für 2035 nicht in Frage steht, sondern dass der Schwerpunkt vielmehr auf der Methodik liegt, wie wir es erreichen und erfüllen können. Der Schwerpunkt sollte auf praktischen Lösungen und der Sicherstellung der notwendigen Voraussetzungen für die Erreichung der Ziele liegen, wie z. B. Technologieneutralität, die Fokussierung auf den Verbraucher, die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der EU und der Ausbau von Ladestationen in ganz Europa.

Technologieneutrale Steuerung bei gleichzeitiger Gewährleistung der grünen Wende: vom Auspuff zur Systemlogik

Unter Berücksichtigung der aktuellen Markttrends ist es wichtig, Technologieneutralität zu gewährleisten, um die Ziele zu erreichen. Hybrid-, Plug-in-Hybrid- und Range-Extender-Elektrofahrzeuge spielen während der Übergangsphase eine Rolle bei den CO₂-Emissionsnormen für Pkw und Lieferwagen. In der EU machten Hybridfahrzeuge 34,8 % der Neuzulassungen im ersten Halbjahr aus.

Eine ausschließlich auf Abgasemissionen basierende Messgröße ignoriert vorgelagerte Emissionen und behindert kosteneffiziente Alternativen. Ein Kohlenstoffkorrekturfaktor würde erneuerbare Kraftstoffe, erneuerbaren Strom und Wasserstoff in die Compliance-Mechanismen einbeziehen, ohne die Ambitionen

zu verwässern. Dieses Signal würde Investitionsmöglichkeiten offenhalten und Überbrückungslösungen (z. B. effiziente Hybride, Range Extender, Verbrennungsmotoren, die mit zertifizierten klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden) unterstützen, während das Ladeökosystem ausgereift wird.

Private Verbraucher in den Mittelpunkt stellen

Der Übergang wird nur dann gelingen, wenn Haushalte in großem Umfang daran teilnehmen können. AME drängt daher auf Leitlinien auf EU-Ebene, die die Mitgliedstaaten dazu ermutigen, die Befreiung von der Kfz-Steuer für emissionsfreie Fahrzeuge bis 2035 zu verlängern und eine beschleunigte Abschreibung oder sofortige Kostenverrechnung für private Käufer – sowohl von Neu- als auch von Gebrauchtwagen – einzuführen, sodass ein begrenzter Anteil des Kaufpreises schnell über die Steuererklärung abgeschrieben werden kann, was eine einfache, vorhersehbare Alternative zu komplexen Zuschüssen darstellt. Die Besteuerung von Firmenwagen sollte modernisiert werden, damit die private Nutzung von emissionsarmen und emissionsfreien Fahrzeugen strukturell begünstigt wird. Um die Betriebskosten zu senken, sollten die Netzentgelte und Stromsteuern reduziert und zwingend an die Endverbraucherpreise weitergegeben werden, und für das öffentliche Laden sollten klare, vergleichbare Preise angegeben werden. Das Vertrauen der Verbraucher in den Gebrauchtwagenmarkt erfordert standardisierte Transparenz und Reparaturfähigkeit der Batterien: AME unterstützt EU-weite Zertifikate für den Gesundheitszustand (SoH), den zertifizierten Energiezustand (SoCE) und den zertifizierten Reichweitzustand (SoCR) sowie Anforderungen, die eine Reparatur bis hin zur kleinsten austauschbaren Komponente ermöglichen und den Zugang zu den erforderlichen Teilen und Informationen garantieren.

Erhaltung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit

Die europäische Automobilindustrie sieht sich wachsenden Herausforderungen hinsichtlich ihrer globalen Wettbewerbsfähigkeit gegenüber, insbesondere aufgrund der zunehmenden Konkurrenz aus China. Chinesische Hersteller, die von einer starken staatlichen Unterstützung profitieren, steigern rasch die Produktion und den Export von erschwinglichen Elektrofahrzeugen (EVs), die zunehmend die EU-Vorschriften erfüllen oder übertreffen. Ambitionierte CO₂-Ziele sind zwar für die Klimaziele unerlässlich, müssen jedoch zusammen mit Maßnahmen umgesetzt werden, die die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie sichern und Marktverzerrungen verhindern.

Die europäischen Hersteller brauchen gleiche Wettbewerbsbedingungen, die einen fairen Wettbewerb gewährleisten und Innovationen fördern. Investitionen in die lokale Batterie- und Fahrzeugproduktion werden entscheidend sein, um sowohl die Klima- als auch die Industrieziele zu erreichen.

III. Finanzielle Anreize und Subventionen für Firmenfahrzeuge

Automotive Mobility Europe fordert die EU-Institutionen und die Mitgliedstaaten auf, einen flexiblen, einfachen Übergangs-Fonds auf EU-Ebene einzurichten, der mögliche Verzögerungen beim ETS2 und beim Sozialklimafonds überbrückt, und eine stabile, mehrjährige Nachfragestützung einzuführen, die einen EU-weiten Kaufanreiz vom Typ Öko-Bonus für emissionsfreie Fahrzeuge, harmonisierte steuerliche und soziale Vorteile für emissionsfreie und emissionsarme Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie die fortgesetzte Verfügbarkeit von Anreizen für Unternehmensflotten umfasst.

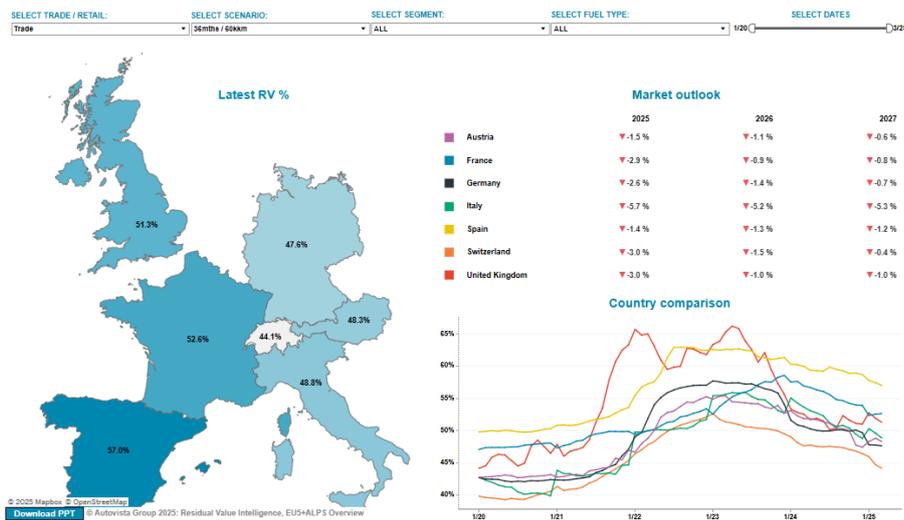
Wir fordern darüber hinaus einen verbraucherorientierten steuerlichen Rahmen: Verlängerung der Befreiung von der Kfz-Steuer für emissionsfreie Fahrzeuge mindestens bis 2035; Möglichkeit der beschleunigten Abschreibung oder sofortigen Kostenverrechnung für den privaten Kauf neuer und gebrauchter emissionsfreier Fahrzeuge; Angleichung der Besteuerung von Firmenwagen in der gesamten EU, damit die private Nutzung emissionsfreier Fahrzeuge strukturell begünstigt wird; Senkung der Ladekosten durch Kürzung

der Netzentgelte und Stromsteuern mit obligatorischer Weitergabe, verbunden mit klaren, vergleichbaren öffentlichen Ladepreisen. Diese Maßnahmen müssen durch EU-weite Verpflichtungen zur Transparenz und Reparierbarkeit von Batterien ergänzt werden – standardisierte SoH/SoCE/SoCR-Zertifikate und Zugang zu Ersatzteilen und Reparaturinformationen bis hin zum kleinsten reparierbaren Teil.

Wir fordern, dass die CO₂-Standards von einer rein auf den Auspuff bezogenen Messgröße zu einem technologieneutralen, systembasierten Ansatz übergehen, indem ein Kohlenstoffkorrekturfaktor eingeführt wird, der verifizierten erneuerbaren Strom, erneuerbaren Wasserstoff und zertifizierte klimaneutrale Kraftstoffe als konform anerkennt, indem Übergangsantriebe (HEV, PHEV, Range Extender) während der Hochlaufphase anerkannt werden und indem eine sichere Nachrüstung und die Verwendung alternativer Kraftstoffe zur Reduzierung der bestehenden Flotte erleichtert werden. Die Regulierung sollte unterschiedliche Wege für Pkw und Transporter vorgeben, und die Umsetzung muss mit der AFIR in Bezug auf Zuverlässigkeits-KPIs (Betriebszeit, Roaming), transparente Preisgestaltung und Abdeckung – einschließlich ländlicher Gebiete, Ladestationen in Depots und Mehrfamilienhäusern – abgestimmt werden, wobei vorzeitige V2G-Vorgaben vermieden und sich überschneidende oder doppelte Vorschriften beseitigt werden sollten.

Schließlich fordern wir Vereinfachungen und Wettbewerbsgarantien: vollständige Digitalisierung von MRV, Neugestaltung der Prämien für Emissionsüberschreitungen, um Verzerrungen zu vermeiden und deren Einnahmen zur Entlastung der Nutzer und zur Verbesserung der Zuverlässigkeit der Infrastruktur zu verwenden; Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen gegenüber subventionierten Importen; und Stärkung der europäischen Produktionskapazitäten und Kompetenzen im Bereich Batterien und Fahrzeuge, damit die Klimaziele mit der industriellen Stärke in Einklang stehen.

Gebrauchtwagenmarkt einbeziehen



Restwertentwicklung in Europa (AME)

Die Elektrifizierung muss über die Erstbesitzer hinausgehen. Jeder verkaufte Gebrauchtwagen mit Elektroantrieb trägt dazu bei, den Verkauf eines weiteren Autos mit Verbrennungsmotor zu vermeiden.

Automotive Mobility Europe schlägt daher vor:

- Ergänzung der Kennzahl für Neufahrzeuge durch einen „Gebrauchtwagenindikator“ (z. B. Anteil emissionsarmer/emissionsfreier Fahrzeuge an der aktiven Flotte, durchschnittliche CO₂-Intensität pro km), zunächst als Überwachungs- und Offenlegungsinstrument, später als Anreiz.
- Gewährung von Gutschriften für zertifizierte Second-Life-Lösungen, Batterieüberholung und qualitätsgesicherten Verkauf von gebrauchten Elektrofahrzeugen.
- Förderung von Mehrwertsteuer- oder Erwerbssteuererleichterungen für gebrauchte emissionsfreie/emissionsarme Fahrzeuge und Maßnahmen, die junge gebrauchte Elektrofahrzeuge innerhalb der EU halten.
- Verknüpfung der AFIR-Umsetzung mit Zuverlässigkeits-KPIs (Verfügbarkeit, transparente Preisgestaltung), um sicherzustellen, dass ländliche Gebiete und Mehrfamilienhaushalte einen zuverlässigen Zugang zu Ladestationen haben.

Herausforderung Restwerte

Der Restwert eines Elektrofahrzeugs (EV) ist ein wichtiges Thema für die Miet- und Leasingbranche, da er die Differenz zwischen dem ursprünglichen Kaufpreis und dem Wiederverkaufswert darstellt. Händler, die geleaste Fahrzeuge zurückkaufen, sind erhöhten finanziellen Risiken ausgesetzt. Der Markt für gebrauchte Elektrofahrzeuge benötigt Unterstützung, um die Restwerte zu stärken und die langfristige Rentabilität sicherzustellen. Händler sind verpflichtet, Fahrzeuge am Ende der Leasinglaufzeit zurückzukaufen und sie dann mit Verlust auf dem Gebrauchtmittelmarkt weiterzuverkaufen, was ihre kurzfristige finanzielle Stabilität gefährdet. Für eine mittelgroße Händlergruppe (20 Standorte, 400 Mitarbeiter) belaufen sich die potenziellen Verluste aus Rückkaufverpflichtungen für Elektrofahrzeuge auf über 3 Millionen Euro.

Automotive Mobility Europe fordert daher:

- Einen stärkeren Schutz für Händler, damit sie nicht allein für das finanzielle Risiko aufkommen müssen.
- Die Förderung zentralisierter Rückkaufsysteme, bei denen der Hersteller das Risiko übernimmt, indem er sich verpflichtet, die Fahrzeuge am Ende des Leasingvertrags zurückzukaufen.
- Die Festlegung von Restwerten, die näher am realen Marktniveau liegen, für EV-Leasingverträge mit moderatem Volumen (z. B. der Ansatz von Renault).
- Eine realistische Festlegung der Restwerte und faire Rückkaufverpflichtungen.

V. Nutzung alternativer Kraftstoffe zur Dekarbonisierung

Die Einführung von Ladestationen hängt von der Akzeptanz von Elektrofahrzeugen ab: Je stärker die Nachfrage, desto attraktiver sind die Investitionen für Infrastrukturanbieter. Daher beschleunigen Kauf- oder Nutzungsanreize indirekt, aber erheblich die Einführung. Die größte Herausforderung besteht darin, genügend Ladestationen zur Verfügung zu stellen, um die wachsende Nachfrage zu befriedigen. Verbraucher zögern aufgrund unzureichender Ladenetzwerke mit dem Kauf von Elektrofahrzeugen. Frankreich, Deutschland und die Niederlande verfügen derzeit über die am besten ausgebauten Netzwerke.

Die Mitglieder von Automotive Mobility Europe arbeiten aktiv an der Frage der Preistransparenz, einem vorrangigen Bereich bei der Berücksichtigung der Verbraucherbedürfnisse. Dazu gehört auch die Überarbeitung der von den Betreibern als offene Daten veröffentlichten Informationen. Diese Bemühungen werden zur Standardisierung der Preisinformationen beitragen und die Entwicklung zuverlässiger und zugänglicher Ladepreis-Simulatoren für die Nutzer erleichtern. Daher betont Automotive Mobility Europe die Bedeutung der AFIR-Verordnung als Kernelement zur Verringerung des CO₂-Fußabdrucks des Verkehrssektors – insbesondere zur Beschleunigung der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Automotive Mobility

Europe und die Akteure im Bereich der Ladeinfrastruktur begrüßen die AFIR und ihren Weg als entscheidend für die Marktstrukturierung und drängen darauf, alle künftigen Maßnahmen auf europäischer oder nationaler Ebene an den AFIR-Einführungsweg anzupassen.

Förderung alternativer Kraftstoffe

Um die Flotte effektiv umweltfreundlicher zu gestalten, bleiben batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) die vielversprechendste langfristige Lösung zur Reduzierung der Treibhausgas-, Partikel- und Stickoxidemissionen. Studien der französischen Regierung (DGE) bestätigen, dass die Umweltvorteile von BEV über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg 90 % erreichen können, wenn sie mit einem dekarbonisierten Strommix betrieben werden.

Fortschrittliche Biokraftstoffe wie HVO100 und B100 bieten jedoch sofortige Dekarbonisierungshebel für Flotten, die kurzfristig nicht auf Elektroantrieb umgestellt werden können. Laut IFPEN gehört HVO zu den flüssigen Kraftstoffen mit den geringsten Treibhausgasemissionen. B100, das lokal aus Raps hergestellt wird, stärkt direkt die Energie- und Agrarhoheit der EU. Diese Kraftstoffe sind keineswegs ein Hindernis für die Elektrifizierung, sondern ergänzen sie – sie ermöglichen sofortige Emissionsreduktionen und bereiten gleichzeitig den Weg für emissionsfreie Technologien.

VI. Vereinfachung der Einhaltung und Vermeidung von negativen Auswirkungen

Wir begrüßen die Absicht der Kommission, die Anforderungen zu straffen. Konkret:

- Digitalisierung der MRV für Typgenehmigungsdaten, Flottenberichterstattung und Überprüfung.
- Neugestaltung der Prämien für Emissionsüberschreitungen, um unbeabsichtigte Auswirkungen (wie taktische Selbstregistrierungen) zu vermeiden und die Einnahmen in Maßnahmen zu reinvestieren, die die Nutzungskosten senken und die Zuverlässigkeit der Infrastruktur stärken.
- Anwendung unterschiedlicher Regulierungsansätze für Pkw und Transporter, die deren unterschiedliche Arbeitszyklen, Nutzlastanforderungen und Ladeanforderungen widerspiegeln.

Fazit

Der Übergang in Europa wird nur dann gelingen, wenn Ambitionen und Umsetzung Hand in Hand gehen. Durch die Erweiterung der Methodik, die Vereinfachung der Einhaltung, die Anpassung der Vorschriften an reale Anwendungsfälle, die Senkung der Kosten für Haushalte und die Integration des Gebrauchtwagenmarktes können die überarbeiteten CO₂-Standards die Klimaziele erreichen und gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit und soziale Gerechtigkeit gewährleisten. Automotive Mobility Europe, das einen Sektor vertritt, der 4,5 Millionen Arbeitsplätze in Europa sichert, ist bereit, mit der Europäischen Kommission und den Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um ein wirksames, menschenzentriertes Regulierungspaket zu entwickeln.

Für AME steht die Richtung des Übergangs außer Frage: Die Zukunft liegt hauptsächlich im Elektroantrieb. Die Diskussion muss sich darauf konzentrieren, was erforderlich ist, um diesen Übergang in Europa im Laufe des kommenden Jahrzehnts zu erreichen. Dazu gehören die europäische Industrie- und Energiepolitik, die Stimulierung der Nachfrage, langfristige finanzielle Unterstützung und eine ausreichende Ladeinfrastruktur. Für Hersteller, Händler und Verbraucher muss klar und vorhersehbar sein, wie der Übergang zum Elektroantrieb erreicht werden soll.

Über Automotive Mobility Europe

Der 2025 gegründete europäische Verband Automotive Mobility Europe vertritt autorisierte Fahrzeughändler, unabhängige Werkstätten, Autohändler und europäische Händlerverbände. Wir unterstützen die europäischen Verbände für Tankstellen, das Ladenetz für Elektrofahrzeuge, Fahrzeugrecycler und alle Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Automobil-Aftermarket. Der Vertriebs- und Wartungssektor beschäftigt 4,5 Millionen Menschen in der EU und ist damit der größte Beschäftigungssektor im europäischen Automobilsektor. Mit großem Augenmerk auf Kundenservice und Fachkompetenz sind wir das direkte Bindeglied zu den Verbrauchern und der Schlüsselfaktor für die Förderung nachhaltiger Mobilität.