

Stellungnahme des Verbands der internationalen Autovermieter **Vorschlag der EU-Kommission zu "Clean Corporate Vehicles"**

Die internationalen Autovermieter verstehen sich seit Jahren als „Schaufensterindustrie“ der Elektromobilität. Durch massive Investitionen in Flotten und Standorte ermöglichen unsere Mitglieder bereits heute Millionen von Nutzerinnen und Nutzern einen flexiblen Zugang zu elektrischen Fahrzeugen.

Basierend auf diesem Engagement lehnt der VIA den vorliegenden Kommissionsentwurf – und insbesondere die Einführung verbindlicher Flottenquoten – vollumfänglich ab. Unsere Ablehnung beruht auf drei zentralen Argumenten:

- **Marktwirtschaft statt Dirigismus:** Anders als bei klassischen Firmenflotten entscheidet nicht das Unternehmen über den Einsatz der Fahrzeuge, sondern eine heterogene Kundengruppe, bestehend aus Verbraucherinnen und Verbrauchern, einer Vielzahl unterschiedlicher Unternehmenstypen (inklusive vieler KMUs) sowie der öffentlichen Hand. Eine starre Quote entkoppelt das Angebot von der tatsächlichen Marktnachfrage.
- **Strukturelle Realitäten:** Der Erfolg der elektrischen Transformation hängt von der Infrastruktur, der Kundennachfrage und der Wirtschaftlichkeit des Angebots (inklusive stabiler Fahrzeugrestwerte) ab. Diese Voraussetzungen sind derzeit weder in Deutschland noch EU-weit gegeben.
- **Unterstützung der deutschen Position:** Der VIA begrüßt ausdrücklich den von Bundeskanzler Friedrich Merz mehrfach bekräftigten Kurs, auf starre Quoten zu verzichten und stattdessen auf Anreize, Infrastruktur und Technologieoffenheit zu setzen. Diese politische Haltung ist auch im gegenwärtigen Koalitionsvertrag verankert.

Der vorliegende Entwurf ignoriert die strukturellen Besonderheiten unserer Branche und gefährdet die wirtschaftliche Basis der Mobilitätsdienstleister. Die Bundesregierung sollte auf europäischer Ebene gemeinsam mit anderen Mitgliedstaaten auf eine vollständige Ablehnung dieser Regelungen hinwirken. Sollte eine Ablehnung auf EU-Ebene keine Mehrheit finden, ist zumindest eine dringende Differenzierung zwischen Eigenfuhrparks und Vermietflotten zwingend erforderlich.

Vor diesem Hintergrund nehmen wir zu den aufgeworfenen Fragen wie folgt Stellung und stehen darüber hinaus auch gerne für einen vertiefenden, fachlichen Austausch zur Verfügung.

1. Wie bewerten Sie den Vorschlag der Kommission vom 16. Dezember 2025 zur Regulierung von Sauberen Unternehmensflotten?

Der VIA lehnt den Entwurf in seiner jetzigen Ausgestaltung vollumfänglich ab.

Insbesondere der Ansatz verbindlicher Quoten verkennt die strukturellen Besonderheiten der Autovermietung. In einer Marktwirtschaft reagieren die Autovermieter als Dienstleister unmittelbar auf die heterogene Nachfrage ihrer Kunden. Im Gegensatz zu klassischen

Firmenflotten können Autovermieter nicht selbst entscheiden, welche Antriebsart genutzt wird. Da Mietwagenfirmen ihr Angebot an der tatsächlichen Kundennachfrage ausrichten müssen, ist es nicht möglich, komplett auf Verbrennertechnologien zu verzichten. Trotz massiver Investitionen und Marketingmaßnahmen bleibt die Kundenakzeptanz für Elektrofahrzeuge bisher verhalten. Das Haupthemmnis ist dabei ein systemisches Versagen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur – Kunden sind in der Regel auf die öffentliche Ladeinfrastruktur angewiesen –, gefolgt von einem noch lückenhaften Fahrzeugangebot.

Internationale Beispiele wie Norwegen und China belegen, dass die Ladeinfrastruktur und günstige Elektrizitätspreise dem Markthochlauf vorausgehen müssen. Davon aber ist Europa insgesamt noch weit entfernt: 60 % der öffentlichen Ladepunkte konzentrieren sich auf nur drei Mitgliedstaaten, während in Deutschland jede zweite Kommune über keine öffentliche Ladesäule verfügt.

Besonders prekär ist die Situation an den für Autovermieter essenziellen Mobilitätsknotenpunkten wie Bahnhöfen oder Flughäfen: Obwohl Autovermieter einen Großteil ihres Umsatzes an Flughäfen generieren, fehlt dort nahezu jegliche Schnellladeinfrastruktur. Dieses Problem kann weder aus technischer noch finanzieller Sicht in wenigen Jahren behoben werden.

Die wirtschaftlichen und geopolitischen Folgen einer vorgegebenen Quote wären fatal. Mangels hinreichender Kundennachfrage und fehlender Ladeinfrastruktur würden Unternehmen ihre Verbrennerfahrzeuge länger betreiben, anstatt in neue E-Fahrzeuge zu investieren. Dies würde den Neuwagenabsatz einbrechen lassen und Arbeitsplätze in der Industrie sowie im Tourismus gefährden.

Darüber hinaus erfordert ein Quotensystem neue Berichtspflichten für Unternehmen und neue Systeme für nationale Behörden. Gerade in einer Zeit, in der Europa den Verwaltungsaufwand und die Kosten für Unternehmen reduzieren soll, dürfte der Vorschlag der Kommission das Gegenteil bewirken.

Anstelle planwirtschaftlicher Eingriffe setzt sich der VIA dagegen für marktwirtschaftliche Anreizsysteme, Technologieoffenheit und einen massiven Infrastrukturausbau ein, wie ihn die Bundesregierung unter Bundeskanzler Friedrich Merz bereits mehrfach bekräftigt hat.

2. Wie bewerten Sie die für Deutschland für 2030 und 2035 vorgeschlagenen Quoten u.a. im Hinblick auf Modellverfügbarkeit, Vorhandensein einer ausreichenden Ladeinfrastruktur und Wirtschaftlichkeit für Ihre Geschäftstätigkeit?

Die für Deutschland vorgesehenen Zielwerte bewertet der VIA als völlig unrealistisch. Der Kommissionsvorschlag stützt sich bei den vorgegebenen Quoten auf ein theoretisches Modell basierend auf dem Pro-Kopf-BIP, anstatt die physischen und ökonomischen Realitäten vor Ort zu berücksichtigen.

Ein EU-weit flächendeckendes Ladenetz existiert nicht; vielmehr konzentrieren sich heute rund 60 % der öffentlichen Ladepunkte auf nur drei Mitgliedstaaten. Da Mietwagen jedoch grenzüberschreitend im Einsatz sind und unsere Kunden meist komplett auf das öffentliche Ladenetz angewiesen sind, ist eine verlässliche und ausreichend dimensionierte Infrastruktur

zwingende Voraussetzung für den erfolgreichen Betrieb. Stand heute fehlen in Deutschland und anderen EU-Staaten nicht nur die Ladesäulen selbst, sondern auch die notwendigen Stromkapazitäten und planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen beschleunigten Ausbau. Besonders kritisch ist die Situation an zentralen Mobilitätsknotenpunkten wie Flughäfen und Bahnhöfen, an denen die Hälfte aller Mietvorgänge beginnt oder endet. An deutschen Flughäfen fehlt es fast ausnahmslos an der notwendigen Netzkapazität, um die hohen Fahrzeugumschlagsraten – ca. 30 Minuten, zu Stoßzeiten – des Mietwagensektors elektrisch abzubilden.

Neben den infrastrukturellen Defiziten gefährdet auch die noch niedrige Kundennachfrage die Wirtschaftlichkeit der Unternehmen. Die geringe Akzeptanz führt zu einer weitaus niedrigeren Auslastung von Elektrofahrzeugen und damit zu höheren Kosten pro vermietetem Kilometer.

Hinzu kommt ein massives Restwertisiko auf dem Gebrauchtwagenmarkt: Da Autovermieter ihre Fahrzeuge bereits nach etwa zwölf Monaten aussteuern, trifft sie der aktuelle Wertverfall bei gebrauchten E-Fahrzeugen besonders hart. Da die Differenz zwischen Anschaffungspreis und Wiederverkaufswert bei batterieelektrischen Fahrzeugen signifikant höher ist als bei Verbrennern, müssten diese Mehrkosten unweigerlich zu deutlichen Preissteigerungen für die Kundinnen und Kunden führen.

Schließlich birgt die mangelnde Modellverfügbarkeit in wesentlichen Fahrzeugklassen – wie etwa bei Transportern oder Spezialfahrzeugen – weitere Unwägbarkeiten.

Starre Quoten ohne verfügbare Modelle und ohne Infrastruktur werden die Nachfrage nach Neufahrzeugen spürbar drosseln. Dies schadet nicht nur dem Klimaschutz, sondern bedroht durch sinkende Absatzzahlen auch unmittelbar die Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Automobilindustrie.

3. Welche Auswirkungen sehen Sie auf Wertschöpfung und Beschäftigung in Ihrer Geschäftstätigkeit?

Aus Sicht des VIA birgt der Kommissionsvorschlag erhebliche Risiken für die Wertschöpfung und Beschäftigung innerhalb des Autovermietungssektors sowie in angrenzenden Branchen, insbesondere im Automobilsektor und Tourismus.

Starre Elektrifizierungsanforderungen drohen eine Abwärtsspirale in Gang zu setzen: Da die Quotenvorgaben weder mit der vorhandenen Infrastruktur noch mit der realen Nachfrage korrespondieren, werden Unternehmen gezwungen sein, Fahrzeuganschaffungen zu reduzieren oder die Haltedauern bestehender Flotten deutlich zu verlängern. Dies hätte massive Auswirkungen auf den gesamten Automobilstandort, da die Autovermietungsbranche allein in Deutschland für jede neunte Neuzulassung verantwortlich zeichnet. Ein verlangsamter Flottenumschlag senkt die Nachfrage nach Neufahrzeugen nachhaltig und trifft neben den Herstellern unmittelbar auch den Fahrzeughandel, Werkstätten und verbundene Dienstleister.

Darüber hinaus betrifft der Vorschlag eine Reihe von Fahrzeugen, die für den Tourismus unerlässlich sind, von Mietwagen über Fahrzeuge von Reiseveranstaltern bis hin zu Fahrzeugen des Gastgewerbes. Mietwagen spielen eine entscheidende Rolle, um Touristen zu Reisezielen zu bringen, die nur unzureichend oder gar nicht an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden

sind. In abgelegenen Touristengebieten sind Mietwagen oft die einzige Transportmöglichkeit. Sie wirken als Multiplikator und Wertschöpfungsfaktor, indem sie Touristen direkt zu Unterkünften, Restaurants und Sehenswürdigkeiten bringen.

Nach Auffassung des VIA ist mit negativen Beschäftigungseffekten zu rechnen. Da Elektrofahrzeuge in der Anschaffung weiterhin deutlich teurer sind als vergleichbare Verbrennermodelle, steigen die Kapitalkosten, bei gleichzeitig massiv erhöhtem Betriebs- und Vermarktungsrisiko. Diese wirtschaftliche Überforderung der Betriebe gefährdet nicht nur die Stabilität der Mobilitätsdienstleister selbst, sondern beeinträchtigt durch steigende Mietpreise auch die Kundenseite. Anstatt die Transformation zu fördern, droht der Vorschlag der Kommission somit, zu einem strukturellen Investitionshindernis zu werden, das die wirtschaftliche Erholung und die Arbeitsplatzsicherheit im Mobilitätsökosystem gefährdet.

4. Wie bewerten Sie die Anforderung im Regulierungsvorschlag, dass ab 2028 staatliche finanzielle Unterstützung nur noch für ZLEV und ZEV aus EU-Produktion vergeben werden darf?

Die geplante Beschränkung staatlicher Unterstützung auf Fahrzeuge „Made in Europe“ ab 2028 lehnt der VIA ab.

Der Vorschlag ist in seiner jetzigen Form fachlich unausgereift und sorgt für massive Planungsunsicherheit. Besonders kritisch bewerten wir, dass die Definition eines „EU-Produkts“ erst nachträglich festgelegt werden soll. Damit fehlt es trotz der potenziell enormen Tragweite dieser Regelung an hinreichender Präzision. Zudem ist fraglich, ob die EU hierfür überhaupt die Gesetzgebungskompetenz zukommt, da die Ausgestaltung von Förderbedingungen primär in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten liegt. Darüber hinaus fungiert die Klausel faktisch als protektionistisches Handelshemmnis, das unweigerlich zu Konflikten mit Handelspartnern führen wird.

Für Flottenbetreiber resultiert daraus eine drastische Verknappung des förderfähigen Fahrzeugangebots, was die Preise bei gleichzeitig steigenden Quotenvorgaben künstlich in die Höhe treibt.

Besonders besorgniserregend ist die vage Definition der „staatlichen finanziellen Unterstützung“: Sollte dieser Begriff auch die steuerliche Absetzbarkeit von Abschreibungen für Verbrennerfahrzeuge oder auch das sogenannte „Dienstwagenprivileg“ umfassen, käme dies einem faktischen Verbrennerverbot für Unternehmen bereits ab 2028 gleich.

5. Gibt es Vorschläge von Ihnen, wie der Regulierungsvorschlag geändert werden sollte z.B. zur Verbesserung der Effektivität, Kostenminderung?

Aus Sicht des VIA ist der vorliegende Verordnungsvorschlag in seiner aktuellen Fassung für die Autovermietungsbranche nicht umsetzbar. Er generiert keine Nachfrage nach sauberen Fahrzeugen, sondern gefährdet das Geschäftsmodell der Autovermieter grundlegend und droht, das Mobilitätsangebot massiv einzuschränken.

Anstelle von Quoten müssen europaweit tragfähige Rahmenbedingungen geschaffen werden. Erfahrungen aus EU-Vorreiterstaaten zeigen deutlich, dass der Erfolg der Elektromobilität auf attraktiven Anreizsystemen und einer leistungsfähigen Infrastruktur basiert, nicht auf dirigistischen Eingriffen. Das (Negativ-)Beispiel Frankreich illustriert dies eindrucksvoll: Trotz bestehender Quoten für Unternehmen hinkt der gewerbliche Markt dort den privaten Zulassungen und der Entwicklung in Ländern ohne Quoten hinterher. Darüber hinaus werden dort von Jahr zu Jahr weniger Fahrzeuge verkauft, und das Flottenalter steigt.

Ein wirksamer Umstieg auf elektrische Mobilität erfordert stattdessen einen marktwirtschaftlichen Ansatz, bei dem der Ausbau der Ladeinfrastruktur regulatorischen Vorgaben zwingend vorausgehen muss. Insbesondere an zentralen Mobilitätsknotenpunkten wie Flughäfen und Bahnhöfen besteht dringender Handlungsbedarf, um die branchenüblichen, schnellen Fahrzeugumschläge zu gewährleisten.

Flankierend dazu sollte die Mietwagenbranche als wichtiger Multiplikator explizit in entsprechende Förderprogramme einbezogen werden. Um die Transformation nachhaltig abzusichern, ist zudem eine gezielte Stärkung des Gebrauchtwagenmarktes für „junge Gebrauchte“ erforderlich. Dies würde die derzeit existenzbedrohenden Restwertrisiken für Unternehmen reduzieren und die Attraktivität des Umstiegs auf Elektrofahrzeuge signifikant erhöhen.

Fazit

Die Autovermietungsbranche leistet seit Jahren einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Dieses Potenzial lässt sich jedoch nur durch marktwirtschaftliche, nachfrageorientierte und infrastrukturell unterlegte Maßnahmen weiter ausschöpfen. Ordnungspolitischer Zwang droht dagegen, das Gegenteil zu bewirken. Ohne vorgelagerte Unterstützungsmaßnahmen drohen massive wirtschaftliche Schäden und eine faktische Verlangsamung der Flotten-Transformation.

Der VIA lehnt den vorliegenden Entwurf daher entschieden ab, da die vorgesehenen Regelungen das Geschäftsmodell der Branche gefährden und Mobilität erheblich verteuern und einschränken würden.

Wir appellieren an die Bundesregierung, die im Koalitionsvertrag sowie durch Bundeskanzler Friedrich Merz bekräftigte Ablehnung verbindlicher Quoten auf europäischer Ebene konsequent zu vertreten und gemeinsam mit anderen Mitgliedstaaten auf einen Verzicht dieser Regelungen hinzuwirken.

Sollte der Vorschlag dennoch weiterverfolgt werden, ist die Mietwagenbranche zwingend von der Definition regulierter Unternehmensflotten auszunehmen – ein Vorgehen, das sich in anderen europäischen Ländern wie Frankreich und Griechenland bereits bewährt hat. Autovermieter fungieren als Dienstleister für hochgradig heterogene Nutzergruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen und benötigen daher maximale Flexibilität in ihrer Flottengestaltung. Eine regulatorische Gleichsetzung mit klassischen, weisungsgebundenen Unternehmensflotten wird der systemkritischen Rolle unserer Branche nicht gerecht.

Über den Verband der internationalen Autovermieter e. V. (VIA)

Der **Verband der internationalen Autovermieter e. V. (VIA)** ist die Interessenvertretung der international operierenden Autovermieter in Deutschland und repräsentiert die Mitgliedsunternehmen AVIS Budget Group, Europcar Mobility Group, Enterprise Mobility und Hertz. Der VIA vertritt die ökonomischen und politischen Interessen seiner Mitgliedsunternehmen gegenüber Entscheidungsträgern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft und fördert den evidenzbasierten Austausch zur Situation der Autovermietungsbranche sowie zu ihrem Beitrag zur Shared Mobility in Deutschland.