
STELLUNGNAHME

Vorschlag für eine Verordnung über saubere Firmenfahrzeuge – Position von FIGIEFA und GVA

Stand: 30.10.2026

FIGIEFA und der GVA vertreten unabhängige Automobil-Aftermarket-Händler, die Werkstätten in ganz Europa und in Deutschland mit Ersatzteilen, Werkzeugen, Ausstattung, technischen Informationen und damit verbundenen Reparaturdienstleistungen versorgen. Über ihre umfangreichen Distributionsnetze tragen die Mitglieder von FIGIEFA und GVA dazu bei, dass Fahrzeugreparaturen effizient und zu erschwinglichen Kosten durchgeführt werden. Wir unterstützen so die Mobilität von 285 Millionen Pkw auf den Straßen der EU.

Warum dieser Vorschlag für unseren Sektor wichtig ist

Teilehändler sind ein wesentlicher Bestandteil der Wertschöpfungskette im Automobil-Aftermarket und Lieferflotten sind die Grundlage dieses Geschäftsmodells. Anders als herkömmliche Firmenwagen sind diese Flotten produktive Betriebsmittel, die in intensiven Logistiknetzen eingesetzt werden. Sie absolvieren täglich mehrere zeitkritische Lieferrunden und verbinden Vertriebsstandorte mit Werkstätten in städtischen, vorstädtischen und ländlichen Gebieten. Ihre betriebliche Eignung wirkt sich unmittelbar auf die Produktivität der Werkstätten, die Kontinuität der Lieferketten und die Zeit aus, die benötigt wird, um Fahrzeuge wieder auf die Straße zu bringen.

Während viele Unternehmen bereits nach Möglichkeit in nachhaltige Mobilitätslösungen investieren, hängen Flottenerneuerungsentscheidungen letztlich von betrieblichen Gegebenheiten ab – darunter tägliche Fahrleistung, Streckencharakteristik, Nutzlastanforderungen, Einsatzpläne, Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur und die wirtschaftliche Gesamtlebensfähigkeit. Eine großflächige Elektrifizierung erfordert zudem Investitionen in Ladeinfrastruktur an den Standorten, Netzausbauten

und bauliche Anpassungen, die nicht über Nacht umsetzbar sind – das unterstreicht die Notwendigkeit eines „Infrastruktur zuerst“-Ansatzes.

Was wir unterstützen

FIGIEFA und der GVA unterstützen die Klimaziele der EU und die Dekarbonisierung des Straßenverkehrs. Verbindliche Ziele allein werden diesen Wandel jedoch nicht herbeiführen. Ein erfolgreicher Rahmen muss auf einem pragmatischen Ansatz beruhen, der vorrangig die notwendigen Rahmenbedingungen und Umsetzungspfade in den Mittelpunkt stellt und die realen betrieblichen Bedingungen der Unternehmen berücksichtigt.

1. **Verbindliche nationale Ziele durch indikative Ziele ersetzen:** Ein nicht bindender Rahmen würde eine gemeinsame Richtung wahren und zugleich starre Verpflichtungen vermeiden, die den für die Marktdurchdringung erforderlichen Bedingungen vorgreifen könnten.
2. **Direkte oder indirekte Quoten auf Unternehmensebene verhindern:** Eine ausdrückliche Schutzklausel gegen direkte oder indirekte Beschaffungspflichten einführen, damit Unternehmen flexibel Fahrzeuge wählen können, die für ihren Betrieb geeignet sind.
3. **Rahmenbedingungen vorrangig angehen:** Die Dekarbonisierung von Flotten hängt von Faktoren ab, die Unternehmen nicht allein bewältigen können – Ladeinfrastruktur, Netzkapazität, bezahlbare Energie, Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge und stabile Restwerte sollten angegangen werden, bevor zusätzliche Verpflichtungen auferlegt werden.
4. **Technologieneutralität wahren:** Der Beitrag aller emissionsfreien und emissionsarmen Technologien sollte anerkannt werden – einschließlich Lösungen für Sektoren, Geschäftsmodelle und Regionen mit unterschiedlichen betrieblichen Realitäten und Infrastrukturbedingungen.

5. **Ziele an die Marktrealitäten anpassen:** Nationale Ziele sollten auf einer breiteren Bewertung der Markt- und Infrastrukturbereitschaft basieren und nicht allein am BIP pro Kopf ausgerichtet werden.
6. **Reparaturfähigkeit und einen funktionsfähigen Gebrauchtwagenmarkt unterstützen:** Der Zugang zu bezahlbarer Wartung, Batterieservice und unabhängiger Reparatur ist entscheidend, um die Gesamtbetriebskosten zu senken, die Restwerte zu verbessern und das Vertrauen in emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge zu stärken.

Fazit

FIGIEFA und der Gesamtverband Autoteile-Handel fordern einen Rahmen mit indikativen und realistischen Zielen; mit Bedingungen, die ermöglichen; Technologie-neutralität und Schutzklauseln gegen Quoten auf Unternehmensebene – gestützt auf Reparaturfähigkeit („repairability“) und einen funktionsfähigen Gebrauchtwagenmarkt. Lassen sich diese Prinzipien nicht sicherstellen, sollte der Vorschlag grundlegend überarbeitet oder abgelehnt werden. Mindestens aber sollten die verbindlichen Ziele gestrichen oder Lieferfahrzeuge (Vans) aus dem Anwendungsbereich ausgenommen werden.

Über den GVA

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die etwa Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind Kfz-Teilegroßhändler als ordentliche und Kfz-Teilehersteller sowie Anbieter technischer Informationen als außerordentliche Mitglieder organisiert. Der Gesamtmarkt für Pkw- und Nutzfahrzeugteile hat in Deutschland ein Volumen von rund 26 Mrd. Euro. Weitere Informationen sind abrufbar unter: www.gva.de.

Der GVA ist Mitglied der FIGIEFA (www.figiefa.eu).



Kontakt:

GVA – Gesamtverband Autoteile-Handel

Dirk Scharmer, Geschäftsführer
Gothaer Straße 17, 40880 Ratingen
Tel. + 49 (2102) 770 770, d.scharmer@gva.de

Hauptstadtbüro:

GVA – Gesamtverband Autoteile-Handel

Tobias Kothy, Leiter Hauptstadtbüro
Am Weidendamm 1A, 10117 Berlin
Tel. + 49 (30) 59 00 99 439; E-Mail: t.kothy@gva.de