

Position

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über saubere Unternehmensfahrzeuge [COM(2025) 994 final]

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Ausgangssituation

Die Europäische Kommission hat im Rahmen des European Green Deals sowie ihrer Sustainable and Smart Mobility Strategy Maßnahmen zur Förderung von Null-Emissions-Fahrzeugen (Zero-Emission-Vehicle – ZEV) in Unternehmensflotten angekündigt. Dabei sind mit Null-Emissions-Fahrzeugen derzeit auf Basis geltender Regulierungen ausschließlich batterieelektrische Fahrzeuge gemeint.

Ziel der Initiative „Greening Corporate Fleets“ war es, die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen zu beschleunigen und damit die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr deutlich zu reduzieren. Die Konkretisierung dieser Initiative wurde im **Dezember 2025** mit dem Verordnungsentwurf „Clean Corporate Vehicles“ im Zuge des sogenannten **Automotive Package** vorgeschlagen.

Aus Sicht der Kommission kann die Elektrifizierung von Firmenflotten einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten. Unternehmensfahrzeuge spielen eine zentrale Rolle für den Gebrauchtwagenmarkt und könnten somit zu einem wichtigen Treiber der Antriebswende werden. Durch die verstärkte Umstellung auf Elektrofahrzeuge in Firmenflotten würden mittelfristig mehr erschwingliche gebrauchte E-Fahrzeuge verfügbar, was die Akzeptanz bei Verbraucherinnen und Verbrauchern erhöhen und die Einstiegskosten senken könnte.

Der Kommissionsvorschlag sieht vor, den Mitgliedstaaten ab 2030 verbindliche Quoten zum Anteil von emissionsfreien und emissionsarmen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen vorzuschreiben. Unternehmen sind somit nur mittelbar Adressat der Richtlinie. Die Verpflichtung bezieht sich auf Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von über 50 Millionen Euro. Die Mitgliedstaaten müssen selbst entscheiden, auf welchem Weg sie die Vorgaben einhalten wollen.

Die Vorgaben beziehen sich auf die Jahre 2030 und 2035. Der Anteil der E-Neuzulassungen ist für die Mitgliedstaaten unterschiedlich. In Deutschland sollen laut Entwurf 2030 rund 83 % der jährlichen Neuzulassungen von Pkw bzw. 48 % der neuen leichten Nutzfahrzeuge in großen Unternehmensflotten emissionsfrei/-arm sein. 2035 sollen es 95 Prozent sein. Darüber hinaus wären ab 2030 finanzielle staatliche Unterstützungen für neue, nicht emissionsarme Firmenfahrzeuge nicht mehr zulässig.

Insgesamt verfolgt die Initiative ein ambitioniertes Ziel. Um langfristig wirksam und akzeptiert zu sein, erfordert es ausreichende Flexibilität, nationale Spielräume und eine praxistaugliche Ausgestaltung.

Rolle des ADAC

Der ADAC blickt auf den Kommissionsvorschlag aus mehreren Perspektiven. Er setzt sich als anerkannte Verbraucherschutzorganisation für die Verbraucherinnen und Verbraucher für Klimaschutz im Verkehr ein. Dabei sieht der ADAC in der Elektromobilität und alternativen Kraftstoffen entscheidende Voraussetzungen für notwendige Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehr. Als Informationsplattform für seine Mitglieder und alle Verbraucher stellt der ADAC ein breites und verständliches Angebot über die Nutzung und die Vorteile von Antrieben und Energien bereit.

Eine der Kernaufgaben des Vereins liegt in der Pannenhilfe, aus der sich die Perspektive des Betreibers einer Fahrzeugflotte ergibt. Hier setzt der ADAC als größter Anbieter im Pannenhilfemarkt in Deutschland aktuell über 1.800 speziell und nach gesetzlichen Vorgaben ausgerüstete Fahrzeuge ein. Für diese Fahrzeuge sind bestimmte Sonderausstattungen mit Zusatzlasten (z.B. Werkzeuge) oder bestimmte Nutzungsmuster (z.B. Anhängerbetrieb) erforderlich. Sie benötigen eine entsprechend hohe Zuladung und zweckmäßige Ausstattung, um den Anforderungen gerecht zu werden. Sie werden deshalb gemeinsam mit dem Fahrzeughersteller entwickelt, um alle relevanten Voraussetzungen hinsichtlich Verkehrs- und Crashesicherheit, Emissionen und Nutzwert zu erfüllen.

Zudem ist der ADAC als Marktakteur im Bereich Autovermietung tätig. Fahrzeuge der ADAC Flotte dienen Mitgliedern häufig als Ersatzfahrzeuge nach einer Panne oder einem Unfall. Dabei ist es notwendig, dass alle betroffenen Verbraucherinnen und Verbraucher in dieser Sondersituation schnell mit einem Ersatz-Pkw zurechtkommen. Viele sind heute noch nicht mit dem Laden eines E-Pkw vertraut.

Position des ADAC

Klimaschutz im Verkehr

Für den ADAC ist der Klima- und Umweltschutz unverzichtbar. Am gesetzlichen Ziel des klimaneutralen Verkehrs in Europa sollte festgehalten werden. Gleichzeitig spricht sich der ADAC für eine Klimapolitik aus, die wirtschaftlich tragfähig, sozial ausgewogen und konsequent auf die

Interessen der Verbraucherinnen und Verbraucher ausgerichtet ist. Klimaschutz kann nur erfolgreich sein, wenn er von den Menschen akzeptiert und aktiv mitgetragen wird.

Gerade im Verkehrsbereich ist diese Akzeptanz entscheidend. Pauschale Verbote, Einschränkungen oder eine einseitige Fokussierung auf einzelne Antriebs- oder Verkehrskonzepte lehnt der ADAC ab, da sie die Akzeptanz gefährden und an der Lebenswirklichkeit vieler Menschen vorbeigehen.

Der ADAC fordert daher Technologieoffenheit und ein klares politisches Bekenntnis zur Wahlfreiheit der Verbraucherinnen und Verbraucher. Unterschiedliche Antriebe und Energien müssen fair und transparent miteinander verglichen und nach ihrem tatsächlichen Beitrag zur Emissionsminderung bewertet werden. Nur so können sachgerechte und effiziente Lösungen entstehen, die sowohl Klimaschutz als auch Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen.

Die Elektromobilität wird dabei eine zentrale Rolle spielen und einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten. Für ihren Hochlauf gilt es, bereits bestehende Instrumente wie die RED und die AFIR ambitioniert umzusetzen und weiterzuentwickeln, da diese gemeinsam wirksame Impulse für den Übergang zur klimaneutralen Mobilität setzen können.

Aus Sicht des ADAC wird die E-Mobilität voraussichtlich nicht die alleinige Lösung sein. Ergänzend sind weitere klimafreundliche Kraftstoffe und Antriebe erforderlich, um die Vielfalt der Mobilitätsanforderungen der Verbraucher und regionalen Rahmenbedingungen abzudecken.

Nachhaltige Mobilität bedeutet daher pragmatische, technologieoffene Lösungen, die Emissionen wirksam reduzieren und gleichzeitig bezahlbare und verlässliche Mobilität sichern. Maßnahmen und Ziele müssen sich realistisch an der Alltagsrealität der Menschen und Unternehmen orientieren und ihnen langfristig Planungssicherheit geben.

EU-Vorgaben für Unternehmensflotten

Der ADAC spricht sich dafür aus, dass die EU positive Anreize zur Förderung von emissionsarmem und emissionsfreiem Straßenverkehr setzt. Die gewerblichen Neuzulassungen von Pkw machen in Deutschland zwei Drittel (2/3) aller Neuzulassungen aus. Die von der Richtlinie adressierten großen Unternehmen bilden davon einen Teil ab. Unternehmensflotten können somit grundsätzlich ein großer Hebel sein, um die Verbreitung von emissionsfreien Fahrzeugen voranzubringen. Eine schnelle Ausrüstung von Firmenflotten mit emissionsarmen Fahrzeugen kann langfristig u.a. auch zu einer größeren Verfügbarkeit von erschwinglichen gebrauchten Elektrofahrzeugen führen, was das Angebot für Endverbraucher beim Kauf von Gebrauchtwagen attraktiver machen kann. Da eine Umstellung zu den Anforderungen von Unternehmen sowie bei Mietwagen zu denen der Kunden passen muss, ist ein marktgetriebener Ansatz politischen Vorgaben eindeutig vorzuziehen. Außerdem sind die bisher unbefriedigenden Möglichkeiten der Errichtung und Ausweitung von betrieblichen Ladeparks angesichts von Engpässen in Stromnetzen zu berücksichtigen. Vielerorts bestehen für die Errichtung von HPC-Ladepunkten erhebliche Restriktionen oder mehrjährige Wartezeiten. Insbesondere diese Hemmnisse sprechen gegen politische Vorgaben für Unternehmensflotten.

Der ADAC betont aus seiner Perspektive als Flottenbetreiber, dass die Regulierung für die Unternehmen eine praktikable Umsetzung ermöglichen muss. Zwar gibt ein frühzeitiges und klares politisches Ziel zur Umstellung von Unternehmensflotten auf emissionsfreie Antriebe Planungssicherheit, jedoch sind insbesondere im Bereich der Ladeinfrastruktur die Voraussetzungen vielerorts dafür nicht gegeben. Sollte die EU an den Plänen dennoch festhalten, sollte die Abgrenzung der einbezogenen Fahrzeuge und weniger ambitionierte Vorgaben für Mitgliedstaaten in Betracht

gezogen werden. Alternativ wäre die zeitliche Streckung der Vorgaben eine Option, um den spezifischen Einsatzanforderungen von Sonderfahrzeugen oder von Autovermietungen Rechnung zu tragen.

Verbraucherfreundlichkeit von Mietwagen- und Carsharingflotten

Mietwagen- und Carsharing-Flotten stehen für multi- und intermodale Mobilität. Sie zeigen zugleich die Grenzen der Praxistauglichkeit des Kommissionsvorschlages auf. Im Normalfall ist in diesen Fällen nicht genug Zeit für eine ausführliche Einweisung und Einführung zum Beispiel in das Laden von E-Fahrzeugen. Im Falle des ADAC wird der überwiegende Teil der Mietwagenflotte als Ersatzfahrzeuge nach einer Panne oder einem Unfall für Mitglieder eingesetzt. Eine kurzfristige Umstellung der Betroffenen auf ein E-Ersatz-Fahrzeug ist in solchen besonderen Fällen und in so kurzer Zeit für viele Verbraucher nicht praxisnah. Dies gilt aber auch generell für Mietwagen- und Carsharingflotten. Eine Bereithaltung von Doppelstrukturen, also sowohl E-Fahrzeuge als auch Verbrennerfahrzeuge, ist keine wirtschaftliche Option und würde die Kosten für anbietende Unternehmen erheblich steigern. Momentan sind außerdem Restwertrisiken von Elektrofahrzeugen kostenrelevant. Die Erhöhung der Gesamtkosten steigert das Marktpreisniveau und damit auch die Mobilitätskosten für Verbraucherinnen und Verbraucher und schafft so eher Widerstand als Akzeptanz.

Quoten als Instrument

Verbindliche Quoten für die Neuzulassungen von Zero-Emission-Vehicle (ZEV) in Unternehmensflotten ab 2030 stellen einen grundlegenden Eingriff in den Markt dar. Grundsätzlich ist der Marktmechanismus vorzuziehen, da er den Unternehmen eine sachgerechte Anpassung an Kundenbedarfe und technologische Entwicklungen ermöglicht. Politische Quotenvorgaben sind dagegen kein flexibles Instrument, da sie bewusst von Anforderungen in der Unternehmenspraxis abweichen und unterschiedlichen Einsatzfeldern kaum gerecht werden. Daher bedürfen politische Vorgaben eines starken Anlasses und geeigneter Voraussetzungen. Marktakteure müssen ausreichend Gestaltungsspielraum haben und praxistaugliche Lösungen umsetzen können. Die bisherigen Erfahrungen mit dem erst langsam in Schwung kommenden Markthochlauf der Elektromobilität rechtfertigen nicht derart hohe Anteilsvorgaben bei Neuzulassungen durch gewerbliche Fahrzeughalter im Jahr 2030, wie sie für Deutschland vorgesehen sind. Außerdem fehlen vielerorts die Voraussetzungen in Stromnetzen, um Ladeparks an Unternehmensstandorten zu errichten. Insofern fehlen die Voraussetzungen dafür, dass die regulatorischen Anforderungen von betroffenen Unternehmen in der Breite mitgetragen werden können.

Hinzu kommt, dass bei Sonderfahrzeugen mehrjährige Entwicklungs- und Investitionszyklen zu beachten sind. Vor diesem Hintergrund erscheint die Vorgabe von Quoten zur Elektrifizierung von Unternehmensflotten nicht geeignet und zu wenig flexibel bei der Berücksichtigung von alternativen Kraftstoffen (z.B. HVO100). Sofern die EU an dem Ansatz dennoch festhalten will, sind die nationalen Quoten für Deutschland für die Jahre 2030 und 2035 zu reduzieren.

Zeitpunkte

Die geplante Einführung der Quoten im Jahr 2030 sowie eine Verschärfung im Jahr 2035 sind ambitioniert und bieten nur einen kurzen Vorlauf, was die Mitgliedsstaaten und ihre Unternehmen vor die geschilderten Herausforderungen stellt.

Anrechenbare Fahrzeuge/technologieoffene Definition

Sofern an der Verabschiedung der Vorgaben durch die EU festgehalten wird, hält es der ADAC für notwendig, die Definition von emissionsfreien Fahrzeugen zu ändern. Dieser Definition sollte

mindestens ein Well-to-Wheel-Ansatz (WtW), besser eine Lebenszyklusanalyse (LCA), zugrunde gelegt werden, um dem Anspruch der Technologieoffenheit bei Antrieben und Energien gerecht zu werden. Entscheidend ist es, fossile Energien im Verkehr von der Herstellung bis zur Nutzung von Energien und Fahrzeugen zu reduzieren, um CO₂-Emissionen zu mindern.

Um die Transformation zu erleichtern, sollten auch Hybridfahrzeuge weiterhin eine Rolle einnehmen – insbesondere in Bereichen wie Vermietung und Carsharing oder für Nutzergruppen, bei denen eine einfache Handhabung im Vordergrund steht.

Umsetzung in Mitgliedsstaaten

Bei der Umsetzung in den EU-Mitgliedsstaaten ist ein hoher Bürokratieaufwand zu erwarten. In Deutschland gibt es keine spezifische Regulierung, die genau die betroffenen Unternehmen adressiert. Es ist zu erwarten, dass zusätzliche Bürokratie mit Melde- und Berichtspflichten installiert werden muss, obwohl sich die EU vorgenommen hat, hier entlastend zu wirken. Administrative Belastungen für Unternehmen und Mitgliedsstaaten sind absehbar.

Statt verbindlicher Vorgaben könnten positive Impulse wie finanzielle Anreize, Steuervergünstigungen oder andere Fördermaßnahmen dazu beitragen, Unternehmen, generell unabhängig von ihrer Größe, zu einem Umstieg zu bewegen – so wie es in Deutschland derzeit bereits teilweise umgesetzt wird.

Infrastruktur für alternative Mobilität

Ungeachtet der Technologie bleibt der Ausbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur für erneuerbaren Strom und alternative Kraftstoffe elementar notwendig. Diese Infrastruktur muss flächendeckend und gut erreichbar ausgebaut sein, einfache Handhabung und vor allem Preistransparenz gewährleisten, denn diese Faktoren sind bei Verbraucherinnen und Verbrauchern mitentscheidend für die Akzeptanz von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen.

Fazit

Die Umstellung von Unternehmensflotten auf alternative Antriebe und Energien ist grundsätzlich ein wichtiger Schritt zur Reduzierung von CO₂-Emissionen im Verkehr. Der ADAC betont, dass dieser Weg marktgetrieben und nicht durch politische Vorgaben für bestimmte Unternehmensflotten erfolgen sollte. Die Anforderungen der Kunden haben für Unternehmen höchste Priorität. Der Vorschlag ist jedoch für viele Verbraucher nicht praxistauglich und wird zu steigenden Kosten führen. Außerdem fehlen für die Umsetzung des Vorschlags an Betriebsstandorten vielerorts infrastrukturelle Voraussetzungen für die Errichtung von HPC-Ladeterminals.

Sollte die EU dennoch daran festhalten, bestimmten Unternehmensflotten über die Mitgliedsstaaten Vorgaben für die Neuzulassung von Fahrzeugen machen zu wollen, so fordert der ADAC für den deutschen Markt niedrigere nationale Quotenvorgaben und generell eine Erweiterung der Definition möglicher Fahrzeuge, bei denen auch Antriebe mit erneuerbaren Kraftstoffen zu berücksichtigen wären. Dies würde zumindest mehr Flexibilität schaffen, um den unterschiedlichen Einsatzbereichen z.B. in der Autovermietung oder bei Carsharing besser gerecht zu werden.

Aus Sicht der ADAC Pannenhilfe ist angesichts des engen Zeitrahmens die Festlegung klarer und frühzeitig definierter regulatorischer Rahmenbedingungen unerlässlich. Zwar wird die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe grundsätzlich positiv bewertet und befindet sich bereits in der

Entwicklung. Jedoch bestehen noch erhebliche technische, organisatorische und prozessuale Herausforderungen, die insbesondere für die Pannenhilfe besondere Anforderungen mit sich bringen. Deshalb ist die Vorgabe für den deutschen Markt mit einem Umsetzungszeitraum von vier Jahren sehr ambitioniert. Den speziellen Anforderungen an Sonderfahrzeuge sollte in der Regulierung Rechnung getragen werden.

Kritisch ist außerdem zu sehen, dass zur Umsetzung und Kontrolle der bürokratischen Vorgaben neue Strukturen bei Unternehmen und Mitgliedstaaten geschaffen werden müssen. Bisher existieren keine geeigneten Instrumente, um die Zielgruppe der großen Unternehmen konkret zu erreichen. Der Kommissionsvorschlag Clean Corporate Vehicles sollte diese Aspekte berücksichtigen, um eine hohe Akzeptanz und eine kosteneffiziente Umstellung zu gewährleisten.