

Stellungnahme

des Verbands der Automobilhändler Deutschlands (VAD) e.V.

zu den aktuellen Berichtsentwürfen

zu den Vorschlägen der EU-Kommission vom 16.12.2025 („Automotive Package“)

Einleitung

Die Europäische Kommission hat am 16. Dezember 2025 ein umfassendes Paket vorgeschlagen, das die Transformation des Individualverkehrs bis 2035 regeln soll.

Der VAD hat in seiner Stellungnahme vom 04.02.2026 kritisiert, dass der Vorschlag drei wesentliche Probleme aufwirft:

1. Er ist nicht technologieoffen. Zwar wird das CO₂ – Reduktionsziel für 2035 auf 90% gesenkt. Diese Senkung muss aber durch Nutzung von Grünem Stahl oder klimaneutralen Kraftstoffen kompensiert werden. Diese Pflicht zur Kompensation führt dazu, dass der Kommissionsvorschlag de facto weiter ein Verbrennerverbot bedeutet.
2. Der Vorschlag setzt E-Auto–Quoten für gewerbliche Flotten, die so hoch sind, dass sie de facto ebenfalls zu einem Verbrennerverbot führen.
3. Der Vorschlag erstreckt die Energieverbrauchskennzeichnung auf leichte Nutzfahrzeuge und gebrauchte PKW. Damit wird ein für den Klimaschutz nutzloses und für den Automobilhandel bürokratisches Instrument erweitert und nicht modernisiert.

Mit ihren Berichten setzen M. Salini und J. Gieseke die richtigen Schwerpunkte. Das Emissionsziel soll 90% betragen - ohne Zwangskompensation. Die Förderung von nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen und Grünem Stahl wird über Anrechnungen („Credits“) auf das Emissionsziel umgesetzt. Das begrüßen wir mit Nachdruck. Wir brauchen Technologieoffenheit.

Dem gegenüber schlägt der Entwurf Wölken/Kalfon den umgekehrten Weg ein: Die Abgeordneten schlagen vor, die E-Auto Quoten für gewerbliche Flotten noch zu verschärfen. Außerdem möchten sie den Katalog der finanziellen Fördermaßnahmen der Mitgliedstaaten erweitern, die nur noch für Elektrofahrzeuge vorgesehen werden dürfen. Damit zielen sie u.a. auf ein Verbot der aktuellen Dienstwagenbesteuerung in Deutschland (sog. 1%-Regel). Wir lehnen beide Ideen ab.

Im Einzelnen:

1. Elektromobilität wird sich durchsetzen – ohne Zwang und Quoten

Immer mehr Kunden interessieren sich für Elektrofahrzeuge. Und die Autohändler spielen bei der Entscheidung des Kunden eine wichtige Rolle. Nach einer aktuellen Studie (PULS 2026a) entscheiden 89% der Autokunden erst nach Beratung durch den Händler. Mit 50% liegen die Händler im Vertrauensvergleich beim Neuwagenkauf gleichauf mit dem Hersteller (zum Vergleich: Autotests 35%, Automobilportale 20%).

Das spielt auch für die Elektromobilität eine wichtige Rolle: Von Januar bis April 2026 sehen wir einen Marktanteil von fast 25% BEV – das sind plus 41% gegenüber dem Vorjahr. Und über 41% der E-Auto – Käufer geben an, dass der Autohändler die Entscheidung für ein solches Fahrzeug positiv beeinflusst hat (PULS 2026a).

Für ein E- Auto sprechen heute folgende Gründe:

- Die Fahrzeuge passen immer besser zum Bedarf der Kunden, vor allem im Hinblick auf Reichweite, Ladegeschwindigkeit und Preis. Wir erleben es im Autohaus jeden Tag: Das BEV kommt in die engere Wahl, sobald sich der Anschaffungspreis nicht mehr wesentlich von dem eines Verbrenners unterscheidet und Reichweite sowie Ladegeschwindigkeit zu den Erwartungen des Kunden passen.
- Die Kosten für fossile Brennstoffe steigen – und das ist vermutlich ein langfristiger Trend.

Dem gegenüber spielen Förderinstrumente wie der deutsche E-Auto-Bonus nur eine geringe und vorübergehende Rolle. Sie führen zu Vorzieheffekten, aber auch zu Einbußen beim Restwert.

Und: für bestimmte Bedürfnisse bleibt der Verbrenner eine wichtige Option. Wer oft lange Strecken bewältigen muss, schwere Lasten ziehen oder hohe Nutzlast befördern will, für den hat ein Verbrenner noch immer viele Vorteile.

Daher sind wir überzeugt: Der von M. Salini vorgeschlagene Weg ist richtig. Das Emissionsziel 2035 muss den Herstellern die Möglichkeit geben, flexibel auf die Nachfrage reagieren zu können. Gleichzeitig ist es richtig, Anreize für Grünen Stahl und erneuerbare Kraftstoffe über Credits zu setzen. Wir unterstützen daher den Vorschlag von Salini für ein Reduktionsziel von 90% im Jahr 2035 plus die Einführung von Credits für grünen Stahl und nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe sowie eine eigene Fahrzeugkategorie für den ausschließlichen Betrieb mit nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen.

2. E-Auto-Quoten für gewerbliche Flotten gefährden die Wettbewerbsfähigkeit des Autohandels

Gewerbliche Flotten stehen für einen erheblichen Teil der in Deutschland vermarkteten Neuwagen (April 2026: 64,6%; bei BEV 69%). Flottenbetreiber bedienen sehr unterschiedliche Segmente mit sehr unterschiedlichen Bedarfen (Mietwagen, Dienstwagen, Flotten von Gewerbetreibenden). Gerade der Automobilhandel liefert stark in den gewerblichen Bereich. Teilweise betreiben Autohändler große Flotten im Auftrag von Kunden, mit sehr unterschiedlichen Einsatzfeldern, von Handwerksbetrieben über Sozialdienste bis zu Außendienstfahrzeugen. Quoten können diese Unterschiede nicht abbilden. Sie zwingen deswegen Händler und andere Flottenbetreiber dazu, Fahrzeuge anzuschaffen, für die möglicherweise beim Kunden kein Bedarf besteht. Diese zur Erfüllung einer Quote ohne Kundennachfrage beschafften Fahrzeuge verlieren schnell an Wert und müssen nach einiger Zeit abgeschrieben werden.

Das hat schwerwiegende Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit dieser Unternehmen. Die Entwicklung der Restwerte wird von der Quote gesteuert und nicht vom Markt. Wir lehnen diese Quote daher ab – unabhängig von der Höhe. Zumal die Marktentwicklung zeigt, dass ein solcher Zwang gar nicht gebraucht wird.

3. Nachhaltige erneuerbare Kraftstoffe bieten einen zusätzlichen Weg zur Klimaneutralität
Derzeit spielen alternative Kraftstoffe keine Rolle. Der gesetzliche Rahmen verhindert die erforderlichen Investitionen in die Produktion dieser Kraftstoffe. Daher ist es richtig, dass Salini vorschlägt, eine eigene Fahrzeugkategorie für Verbrennerfahrzeuge einzuführen, die ausschließlich klimaneutrale Kraftstoffe nutzen. Gerade in einem Land wie Deutschland, in dem, anders als etwa in Norwegen, lange Strecken gefahren werden, wird ein gewisser Bedarf für Verbrenner bestehen bleiben – und auch für diese Fahrzeuge muss Klimaneutralität erreicht werden.

4. Für einen Neustart bei der Energieverbrauchskennzeichnung
Leider erfährt das Thema Energieverbrauchskennzeichnung zu wenig Aufmerksamkeit. Umfragen im Auftrag des VAD zeigen: Die „Energietiketten“ spielen für den Kunden kaum eine Rolle. Nur 27% nehmen sie überhaupt als Entscheidungshilfe wahr (PULS 2026b). Auch das „Kleingedruckte“ auf Anzeigen und Plakaten wird kaum wahrgenommen (29%). Dennoch sind die Informationen zum Energieverbrauch für den Kunden wichtig – aber gut aufbereitet und individualisiert. 67% der Befragten möchte individualisierte Informationen zum Energieverbrauch des Fahrzeugs, bei E-Auto-Käufern sind es sogar 76% (PULS 2026b). Dem steht die erhebliche Bürokratie gegenüber, die das „Label“ für die mittelständischen Autohausunternehmer verursacht. Kleinste Fehler können zu teuren Abmahnungen führen. Dabei sind die komplexen Regeln zur Anbringung des Labels kaum zu überblicken. Auch das „Kleingedruckte“ auf Anzeigen ist immer wieder Gegenstand von Rechtsstreitigkeiten, zur Freude der Abmahnvereine.
Wir schlagen daher einen Neustart vor: Alle relevanten Informationen werden aufbereitet und individualisierbar auf einer Informationsplattform im Netz präsentiert. Diese Informationen sind über QR-codes zugänglich, die fest am Fahrzeug angebracht werden und im Showroom bzw. auf jeder Anzeige zu sehen sind. Die Aufkleber bzw. Aufsteller mit den bunten Pfeilen (von „A“ bis „F“) können ebenso entfallen wie das „Kleingedruckte“ auf Anzeigen oder Plakaten. Auf diese Weise wird aus überflüssiger Bürokratie ein echter Mehrwert – für den Kunden und für das Klima.
Wir ermuntern daher das Europäische Parlament, das „Label“ abzuschaffen und durch eine Datenbank zu ersetzen – für weniger Bürokratie und mehr Klimaschutz.

Berlin, 02.06.2026

Über den VAD: Der VAD vertritt die Interessen von über 6.000 mittelständischen Unternehmern des Automobilhandels (Markenhändler und große Gebrauchtwagenhändler) in Deutschland. Unsere über 300.000 Beschäftigten arbeiten jeden Tag dafür, den Menschen in Deutschland bezahlbare und nachhaltige individuelle Mobilität zu ermöglichen. Die Studien von PULS sind hier abrufbar: www.vad.auto