

Bundesrat

Drucksache 130/25

24.03.25

EU - Fz - U - Vk - Wi

Unterrichtung

durch die Europäische Kommission

Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen
Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Dekarbonisierung von
Unternehmensflotten

COM(2025) 96 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Hinweis: Drucksache 28/18 = AE-Nr. 180091;
 Drucksache 284/18 = AE-Nr. 180626;
 Drucksache 65/25 = AE-Nr. 250115;
 Drucksache 106/25 = AE-Nr. 250201;
 AE-Nr. 250254



Brüssel, den 5.3.2025
COM(2025) 96 final

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT, DEN
RAT, DEN EUROPÄISCHEN WIRTSCHAFTS- UND SOZIALAUSSCHUSS UND
DEN AUSSCHUSS DER REGIONEN**

Dekarbonisierung von Unternehmensflotten

1. EINLEITUNG

Die Automobilindustrie ist ein zentraler Motor für Wohlstand, Innovation und Wachstum in Europa. Wie aus dem Aktionsplan für die Automobilindustrie hervorgeht, befindet sich der Sektor in einem umfassenden Wandel und wird in den kommenden Jahren und Jahrzehnten durch den beschleunigten Übergang zu emissionsfreier Mobilität und die zunehmende Integration digitaler Technologien strukturelle Veränderungen in noch nie da gewesener Geschwindigkeit und Größenordnung erfahren. Die Fahrzeuge der Zukunft werden zunehmend sauber, vernetzt und automatisiert sein. Im Mittelpunkt dieses Wandels stehen die Unternehmensflotten.

Derzeit gibt es fast 290 Millionen Fahrzeuge auf europäischen Straßen. Davon sind nur 6 Millionen emissionsfrei. Zulassungen von Unternehmensfahrzeugen, d. h. Fahrzeugen, die von juristischen Personen und nicht von Privatpersonen angeschafft werden, machen rund 60 % der Kfz-Zulassungen in der EU aus. Bei leichten Nutzfahrzeugen, Kraftomnibussen und Lastkraftwagen ist der gesamte Markt effektiv ein Unternehmensmarkt, da diese Fahrzeuge so gut wie nie auf Privatpersonen zugelassen sind. Daher können sich Maßnahmen im Unternehmenssegment positiv auf den Gesamtmarkt auswirken.

Die Verordnungen zur Festsetzung von CO₂-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie für Lastkraftwagen stellen eine wirksame Maßnahme auf der Angebotsseite dar, da sie den Herstellern schrittweise höhere Emissionsreduktionsziele vorgeben.

Ab 2035 dürfen in der EU nur noch emissionsfreie Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge neu zugelassen werden¹. Bei schweren Nutzfahrzeugen führen die immer strengereren Zielvorgaben zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen um 90 % ab 2040, und ab 2035 müssen alle neuen Stadtbusse emissionsfrei sein². Diese Maßnahmen sollten nun durch geeignete Anreize zur Erhöhung der Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen ergänzt werden, wobei der Förderung von Unternehmensfahrzeugen eine Schlüsselrolle zukommt.

Eine schnellere Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten kann der europäischen Automobilindustrie zugutekommen und dazu beitragen, ihre Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz in dieser entscheidenden Phase zu erhöhen. Sie kann auch dazu beitragen, die verkehrsbedingten Emissionen aufgrund der höheren Fahrleistung von Unternehmensfahrzeugen weiter zu senken. Der Verkehr verursacht ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen in der EU und trägt maßgeblich zur Luftverschmutzung bei. In städtischen Gebieten, von denen einige zunehmend strenge Umweltzonen eingeführt haben, sind die Auswirkungen von emissionsfreien Fahrzeugen auf die Verbesserung der Luftqualität besonders ausgeprägt. Die schnellere Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge bringt somit positive Nebeneffekte für die Verringerung der Umweltverschmutzung und die Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger.

Die EU-Fahrzeughersteller haben bei Unternehmensfahrzeugen in der Regel höhere Marktanteile als bei Privatfahrzeugen. Eine beschleunigte Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen für Unternehmensflotten kann dazu beitragen, das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Automobilsektors wiederherzustellen, die Gesamtbetriebskosten für Flottenbetreiber über die Lebensdauer des Fahrzeugs zu senken und

¹ Verordnung (EU) 2019/631.

² Verordnung (EU) 2019/1242.

die Verbraucher zu unterstützen, indem das Gebrauchtwagenangebot verbessert wird und damit die Kosten für emissionsfreie Fahrzeuge gesenkt werden.

Solche Maßnahmen können daher einen wichtigen Beitrag zum Aktionsplan für die Automobilindustrie leisten und gleichzeitig zu den Zielen des Deals für eine saubere Industrie, des europäischen Grünen Deals und des Kompasses für Wettbewerbsfähigkeit beitragen.

Bei jeder Maßnahme müssten kosteneffiziente und schnelle Emissionssenkungen sowie räumliche Dimensionen und Herausforderungen in weniger entwickelten Regionen und in (vor)städtischen, ländlichen oder abgelegenen Gebieten berücksichtigt werden, einschließlich Lücken in der (Lade-)Infrastruktur.

Diese Mitteilung gibt einen Überblick über den Markt für Unternehmen und Fahrzeuge, die als Unternehmensflotte gelten, sowie über die Herausforderungen, Möglichkeiten und bewährten Verfahren, die dazu beitragen können, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten zu beschleunigen, um das Null-Emissions-Ziel für 2035 zu erreichen. Sie enthält auch Maßnahmen, die die Mitgliedstaaten bereits heute ergreifen können, um die Aufnahme im Vorfeld des Legislativvorschlags zu erhöhen, den die Kommission gerade ausarbeitet und der bis Ende des Jahres angenommen werden soll. Außerdem kann sie als Blaupause und Beispiel für bewährte Praktiken für unsere Nachbar- und Partnerländer dienen.

2. WAS SIND UNTERNEHMENSFLOTTEN?

Die Märkte für Unternehmensflotten, ihre Akteure und ihre Geschäftsmodelle unterscheiden sich erheblich. Je nach Marktsegment kann es sich um sehr große Marktteilnehmer handeln, die Tausende von Fahrzeugen betreiben, oder um sehr kleine, deren Flotte nur wenige Fahrzeuge umfasst. Viele Akteure sind KMU. Gleichzeitig kontrollieren jedoch einige wenige große Unternehmen den größten Teil des Leasinggeschäfts, auf das die überwiegende Mehrheit der Zulassungen von Unternehmensfahrzeugen entfällt.

In den EU-Rechtsvorschriften ist derzeit nicht definiert, was unter einer Unternehmensflotte zu verstehen ist. Für die Zwecke dieser Mitteilung gelten alle Fahrzeuge, die auf eine juristische (und nicht auf eine natürliche) Person zugelassen sind, als Unternehmensfahrzeuge³. Unternehmensflotten können somit in fünf große Kategorien unterteilt werden, die Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge (Lkw und Kraftomnibusse) abdecken:

- **Firmen-Pkw** – Fahrzeug, das einem Arbeitnehmer von seinem Arbeitgeber als Sachleistung zur Verfügung gestellt wird. Der Anteil dieser Fahrzeuge an der Gesamtflotte variiert aufgrund von Unterschieden bei der steuerlichen Behandlung und den allgemeinen Beschäftigungsbestimmungen und -bedingungen erheblich zwischen den Mitgliedstaaten. In vielen Fällen werden die Fahrzeuge durch Leasing beschafft.
- **Leasing** – Unternehmen, die Personenkraftwagen an andere Unternehmen (Großunternehmen und KMU) und an Privatpersonen sowie leichte Nutzfahrzeuge an andere Unternehmen verleasen. Diese Kategorie überschneidet sich mit anderen Kategorien, da z. B. Firmen-Pkw und Fahrzeuge, die in echten Flotten eingesetzt werden, häufig durch Leasing beschafft werden.
- **Vermietung** – Unternehmen, die Fahrzeuge an andere Unternehmen oder an Privatpersonen vermieten. Während Personenkraftwagen meist zu touristischen oder

³ Ausgenommen sind unter anderem Krankenwagen, Feuerwehrfahrzeuge usw.

geschäftlichen Zwecken gemietet werden, ist das Mieten von leichten Nutzfahrzeugen in der Regel eine Logistik- und Mobilitätsoption für Unternehmen.

- **Echte Flotten** – Fahrzeuge, die von einem Unternehmen zugelassen und für dessen eigene gewerbliche Tätigkeit genutzt werden; dies umfasst verschiedene Arten von Fahrzeugen, Unternehmen und Geschäftsszenarien, wie z. B.:
 - Fahrzeugflotten für Dienste im Bereich der urbanen Mobilität – Taxis, Fahrdienste, Carsharing (mit Ausnahme des öffentlichen Verkehrs nach festem Fahrplan).
 - Große Flotten aus leichten Nutzfahrzeugen für Logistik – Flotten für die Zustellung auf der letzten Meile und die Zustellung in Städten, die von Postdiensten, dem elektronischen Handel, großen Einzelhändlern usw. betrieben werden.
 - Dienstfahrzeuge (Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge) – Fahrzeuge zur Beförderung von Personal und Ausrüstung sowie zur Erbringung von Dienstleistungen, die z. B. von Bau- oder Telekommunikationsunternehmen für Reparaturarbeiten eingesetzt werden, oder einzelne Fahrzeuge, die auf Dienstleister zugelassen sind.
 - Kraftomnibusse – fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, einschließlich Stadtbusse, die hauptsächlich von öffentlichen Verwaltungen und Einrichtungen eingesetzt werden, die den Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge und den verbindlichen Zielvorgaben für emissionsfreie Fahrzeuge gemäß der Richtlinie über saubere Fahrzeuge unterliegen, während Reisebusse sowohl von öffentlichen Einrichtungen als auch von gewerblichen Unternehmen betrieben werden, da sie im stadtnahen und außerstädtischen öffentlichen Linienverkehr, im außerstädtischen Personenfernverkehr sowie für touristische Dienstleistungen eingesetzt werden.
 - Lastkraftwagen (Lkw) – fast ausschließlich auf juristische Personen zugelassen, einschließlich große Logistikunternehmen, Frachtkäufer und andere Unternehmen, die Flotten von Hunderten von Lkw betreiben, sowie Kleinunternehmen und KMU mit nur einem einzigen Lkw.
- **Auf die Hersteller selbst zugelassene Fahrzeuge** – z. B. Messe- oder Prüffahrzeuge. Im Gegensatz zu anderen Arten von Unternehmensflotten werden diese Fahrzeuge unmittelbarer von allgemeinen Markttrends (auch dem Privatabsatz) als von anderen spezifischen Faktoren beeinflusst.

3. WARUM HANDLUNGSBEDARF BESTEHT

Die CO₂-Normen für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge sowie für schwere Nutzfahrzeuge erfordern eine schrittweise Erhöhung der Zulassungen emissionsfreier Fahrzeuge. Der Absatz von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen in der EU ist bis Anfang 2024 kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 2023 erreichte der Anteil der neu verkauften batteriebetriebenen Elektro-Personenkraftwagen 14,6 %. Ausschlaggebend für diesen Anstieg waren ein gestiegenes Umweltbewusstsein, ein größeres Modellangebot und staatliche Anreize.

Die Wachstumskurve, die für die Erfüllung der CO₂-Normen bis 2030 erforderlich ist, ist jedoch steil. Im Jahr 2024 war ein leichter Absatzrückgang zu verzeichnen, wobei der Anteil der Elektro-Personenkraftwagen an den Zulassungen auf dem EU-Markt um einen Prozentpunkt auf 13,6 % sank. Andere emissionsfreie Fahrzeuge wie Wasserstoff-Brennstoffzellenfahrzeuge befinden sich noch in einem sehr frühen Marktstadium.

Die Marktentwicklungen im Jahr 2024 lassen sich durch mehrere Faktoren erklären. So wurden beispielsweise Ende 2023 die Subventionen auf einigen wichtigen Märkten abgeschafft. Die insgesamt schwierige Situation bei Automobilverkäufen generell, die auf die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der EU zurückzuführen sind, ist ebenfalls ein wahrscheinlicher Faktor.

In diesem Zusammenhang spielen die Zulassungen von Unternehmensfahrzeugen eine wichtige Rolle, da auf sie etwa 60 % aller Neuzulassungen in der EU entfallen. Flottenbetreiber, vor allem größere, sind oft in einer besseren Position, Preise für den Fahrzeugkauf auszuhandeln, und profitieren zudem von verschiedenen steuerlichen Anreizen, wie z. B. günstigen Regelungen für die steuerliche Abzugsfähigkeit, den Vorsteuerabzug oder die Behandlung von Sachleistungen. Dies gilt beispielsweise für das Autoleasing, einem konsolidierten Markt, der von einer relativ kleinen Zahl großer Unternehmen beherrscht wird, auf die rund 3 Millionen Neuzulassungen pro Jahr entfallen (etwa 30 % der Neuwagenverkäufe)⁴.

Die verfügbaren Daten⁵ deuten jedoch darauf hin, dass dieses Potenzial im EU-Durchschnitt nicht vollständig ausgeschöpft wird: Der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge an den Fahrzeugflotten von Unternehmen lag in den letzten Jahren unter dem Anteil der Verkäufe an Privatpersonen. Im Jahr 2023 betrug der Anteil bei den Unternehmen 12,3 % gegenüber 14,1 % bei den Privaten, während sich 2024 der Abstand mit 12,4 % gegenüber 13,8 % leicht verringerte.

Im Jahr 2024 ist die Zahl der emissionsfreien leichten Nutzfahrzeuge, Kraftomnibusse und Lastkraftwagen in der EU im Vergleich zu 2023 kontinuierlich gestiegen, allerdings verlief die Entwicklung uneinheitlich. Der Absatz von leichten Nutzfahrzeugen nahm insgesamt zu, und der Anteil emissionsfreier leichter Nutzfahrzeuge an den Neuzulassungen lag bei 6,1 %. Auch das Segment der Kraftomnibusse folgte weiter einem Aufwärtstrend. Der Absatz ist insgesamt gestiegen und auf Elektrobusse entfallen 18,5 % aller Zulassungen bzw. mehr als ein Drittel der neuen Stadtbusse. Obwohl der Markt insgesamt noch sehr klein ist, ist der Absatz von emissionsfreien Lkw im Vergleich zu 2023 um etwa 10 % gestiegen und der Anteil an den Neuzulassungen liegt bei 2,3 %.

Betrachtet man die Märkte der einzelnen Mitgliedstaaten, so zeigen sich große Unterschiede beim Anteil der Zulassungen emissionsfreier Fahrzeuge, auch aufgrund der Unternehmensflotten: In Deutschland beispielsweise ging der Absatz von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen im Jahr 2024 um 27 % zurück, während in Belgien ein Anstieg um 37 % zu verzeichnen war. Der belgische Markt wird infolge von Änderungen der nationalen Besteuerungsregelung größtenteils von Unternehmensflotten angetrieben. Dies macht deutlich, dass alle Faktoren berücksichtigt werden müssen, die die Entscheidung der Flottenmanager über die Anschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen beeinflussen, einschließlich der Verfügbarkeit von Modellen, des Modellpreises, der Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur, der nationalen Besteuerung, anderer steuerlicher und nichtsteuerlicher Anreize (z. B. Einfahrtberechtigungen für Städte) und anderer rechtlicher Vorschriften. Bei echten Flotten

⁴ Es gibt gewisse Überschneidungen mit anderen Kategorien von Unternehmensflotten, da z. B. Firmen-Pkw oder echte Flotten häufig durch Leasing beschafft werden.

⁵ Dataforce (2024).

sind beispielsweise betriebliche Anforderungen (z. B. lange Fahrzeiten und große Entfernungen mit wenig Zeit zum Laden), die Verfügbarkeit einer speziellen Ladeinfrastruktur und besondere Bedingungen wie die Einfahrt in Umweltzonen oder die Erfüllung der Anforderungen für den Erhalt einer Lizenz häufig die Hauptfaktoren bei der Wahl des zu verwendenden Fahrzeugs.

4. HERAUSFORDERUNGEN UND CHANCEN

Bei der Umsetzung geeigneter Maßnahmen zur schnelleren Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge bis 2035 muss berücksichtigt werden, dass die **Herausforderungen** für dekarbonisierte Unternehmensflotten je nach Anwendungsfall und dessen Merkmalen unterschiedlich sind.

Leasingflottenbetreiber nehmen zunehmend emissionsfreie Fahrzeuge in ihre Flotten auf. Dem Sektor zufolge verhindern jedoch die sich nur langsam wandelnden Kundenpräferenzen und Bedenken hinsichtlich eines nahtlosen Ladens der Flotten eine schnellere Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge. Leasingflottenbetreiber verweisen auch auf hohe Anschaffungskosten und Unsicherheit im Hinblick auf den Restwert emissionsfreier Fahrzeuge und die Nachfrage auf dem Gebrauchtwagenmarkt, was sich auf die Risikobewertung der Unternehmen auswirken kann. Sie heben auch Anreize für eine steuerliche Behandlung der geleasteten Fahrzeuge hervor, die in vielen Fällen immer noch den Kauf eines konventionellen Fahrzeugs begünstigen.

Mietflottenbetreiber stellen fest, dass es nach wie vor schwierig ist, emissionsfreie Fahrzeuge in großer Zahl zur Miete anzubieten. Sie geben an, dass dies auf mangelndes Kundeninteresse, insbesondere bei sehr kurzfristigen Anmietungen, auf Unsicherheit hinsichtlich des Restwerts und der Kundennachfrage nach emissionsfreien Gebrauchtfahrzeugen sowie auf den allgemeinen Mangel an geeigneter Schnellladeinfrastruktur an wichtigen Vermietungsstandorten, z. B. an Flughäfen und anderen Mobilitätszentren, zurückzuführen sei.

Kundenpräferenzen, Verfügbarkeit von Modellen und Preis, Bedenken bezüglich der Ladeinfrastruktur und der steuerlichen Behandlung der Fahrzeuge sowie Unsicherheit hinsichtlich der Nachfrage auf dem Gebrauchtwagenmarkt wurden als wichtigste Faktoren genannt, die die Wahl der Fahrzeuge auch bei **Vermietung und Leasing von leichten Nutzfahrzeugen** beeinflussen.

Bei emissionsfreien **Lastkraftwagen** sind die Anschaffungskosten deutlich höher als bei herkömmlichen Lkw. Die Verfügbarkeit von Schnellladeinfrastrukturen nimmt rasch zu, doch die Betreiber zögern häufig noch, auf elektrische Optionen umzustellen, insbesondere im Langstreckenbetrieb. Lkw-Betreiber müssen in der Lage sein, in ihrem Depot eine Ladeinfrastruktur zu installieren, um Zugang zu einer Infrastruktur zu haben, die ein ausreichendes Laden während der vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen ermöglicht. Das Durchschnittsalter von Lkw in der EU beträgt etwa 14 Jahre, und der Erstbesitzer betreibt den Lkw in der Regel fünf Jahre lang. Der Markt für gebrauchte Lkw ist etwa doppelt so groß wie der Markt für Neufahrzeuge, mit einer deutlichen Tendenz zur Erstnutzung in Nord- und Westeuropa, während sich die Zweit- oder Drittnutzung auf Süd- und Osteuropa konzentriert.

Aufgrund der konsolidierten Struktur der Akteure des **Pkw-Leasingsektors** und seiner erheblichen Überschneidungen mit anderen Arten von Unternehmensflotten wären Initiativen, die auf emissionsfreie Leasingfahrzeuge abzielen, relativ einfach umzusetzen und potenziell sehr wirksam. Leasing bietet eine große Chance, die Barriere der hohen Anschaffungskosten zu

überwinden, die einkommensschwächeren Nutzern den Zugang zu diesen Fahrzeugen verwehrt, und kann einen breiten Gebrauchtwagenmarkt unterstützen.

Für die Kurzzeitvermietung eingesetzte Fahrzeuge gelangen in der Regel mit am schnellsten auf den Gebrauchtwagenmarkt – oft innerhalb von einem oder zwei Jahren. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, die Verfügbarkeit emissionsfreier Fahrzeuge auf dem Gebrauchtwagenmarkt durch Initiativen, die auf diese Art von Unternehmensflotten abzielen, rasch zu erhöhen, insbesondere in Verbindung mit Maßnahmen zur Förderung der Anschaffung emissionsfreier Gebrauchtfahrzeuge. Eine Ausweitung des Angebots an emissionsfreien Mietfahrzeugoptionen würde angesichts der hohen jährlichen Fahrleistung erhebliche Vorteile in Bezug auf die Emissionsreduktion bringen.

Eine schnellere Umstellung auf emissionsfreie **leichte Miet- und Leasingnutzfahrzeuge** würde eine Chance bieten, die anfänglich hohen Anschaffungskosten von leichten Elektro-Nutzfahrzeugen zu überwinden und die Dekarbonisierung der Transportaktivitäten vieler kleiner und mittelgroßer Unternehmen voranzubringen. Angesichts der relativ hohen jährlichen Fahrleistung dieses Fahrzeugtyps würde eine schnellere Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge auch erhebliche Vorteile in Bezug auf die Emissionsreduktion bringen.

Im Allgemeinen ist die steuerliche Behandlung von **Firmen-Pkw** der Hauptfaktor bei der Wahl der Fahrzeuge. Hier bietet sich eine große Chance, den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen durch steuerliche Eingriffe zu beschleunigen.

Da Unternehmensflotten eine Bündelung ermöglichen und im Allgemeinen ein vorhersehbares Ladeverhalten aufweisen, sind sie für bidirektionale Ladefunktionen von großer Bedeutung. Durch die Rückspeisung von Strom ins Netz werden mit Vehicle-to-Grid (V2G) Einnahmen aus diesen Flexibilitätsdiensten erzielt.

5. BEWÄHRTE VERFAHREN UND HANDLUNGSPRIORITÄTEN

Die Kommission führte 2024 eine öffentliche Konsultation zur Ökologisierung von Unternehmensflotten durch⁶. Die öffentliche Konsultation betraf Personenkraftwagen, leichte Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen und Reisebusse. 267 Antworten gingen von verschiedenen Interessenträgern ein, hauptsächlich von Unternehmen und Wirtschaftsverbänden (72 % der Antworten), gefolgt von Nichtregierungsorganisationen (11 %), Bürgerinnen und Bürgern (9 %) und Behörden (3 %). Es zeigte sich ein klarer Konsens darüber, dass eine schnellere Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten wünschenswert ist. Die öffentliche Konsultation bestätigte auch, dass ein höherer Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in den Unternehmensflotten von Vorteil für die Verringerung der Treibhausgasemissionen und den Aufbau von Gebrauchtwagenmärkten wäre, wodurch emissionsfreie Fahrzeuge erschwinglicher würden. Es wurde jedoch auch auf anhaltende Probleme und Herausforderungen hingewiesen, darunter höhere Anschaffungskosten, Risiken im Zusammenhang mit dem Restwert und mangelnde Verfügbarkeit von Fahrzeugen (hauptsächlich schwere Nutzfahrzeuge).

Die Ergebnisse der Konsultation wiesen eindeutig darauf hin, dass die Kosten (Anschaffungs-, Betriebs- und Gesamtbetriebskosten) die Kaufentscheidungen der Betreiber von Unternehmensflotten bestimmen. Die steuerliche Behandlung (Einkommen-, Körperschaft- und Kraftfahrzeugzulassungssteuer, jährliche Kraftfahrzeugsteuer und steuerliche Behandlung

⁶ [Öffentliche Konsultation – Ökologisierung von Unternehmensflotten](#).

bestimmter Fahrzeuge, z. B. Firmen-Pkw als Sachleistung) wurde allgemein als Schlüsselfaktor für alle Arten von Flotten angesehen. Steuerliche Maßnahmen wurden durchweg als der wirksamste Weg zu einer schnelleren Umstellung genannt, und zwar für alle Arten von Unternehmensflotten.

Beispiel für bewährte Verfahren – Anpassungen des Steuersystems

Ein Beispiel dafür, wie das Steuersystem angepasst werden kann, um den Anteil emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge zu erhöhen, ist Belgien. Das Land hat seine Firmen-Pkw-Regelung 2021 reformiert, um die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge zu fördern und die Steuervorteile für herkömmliche Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und Plug-in-Hybridfahrzeuge zu verringern⁷. Die wichtigsten Hebel waren:

- Änderungen bei der steuerlichen Abzugsfähigkeit von Fahrzeugkosten, sodass die Abzugsfähigkeit aller Kosten für nicht emissionsfreie Fahrzeuge, die zwischen dem 1. Juli 2023 und dem 31. Dezember 2025 angeschafft wurden, bis 2028 schrittweise auf 0 % herabgesetzt wird und die Absetzbarkeit der Kraftstoffkosten (Benzin oder Diesel) für ein ab 2023 angeschafftes Plug-in-Hybridfahrzeug auf 50 % begrenzt wird, während sie für emissionsfreie Fahrzeuge und für die Stromnutzung bei 100 % bestehen bleibt.
- Änderung der Bezugswerte für CO₂-Emissionen, die zur Berechnung des steuerpflichtigen geldwerten Vorteils für die private Nutzung von Firmen-Pkw verwendet werden, um den sinkenden durchschnittlichen Emissionen der in Belgien neu zugelassenen Fahrzeuge Rechnung zu tragen.

Die Umsetzung der Reform erfolgt schrittweise. Seit 2024 ist der Absatz von emissionsfreien Fahrzeugen in Belgien drastisch gestiegen: Er hat sich innerhalb von zwei Jahren etwa verdreifacht, sodass Belgien nun der drittgrößte Markt für emissionsfreie Fahrzeuge in Europa ist (gemessen am Gesamtabsatz). Die Ladeinfrastruktur wurde in Belgien in den letzten drei Jahren massiv ausgebaut, sogar noch schneller als der Fahrzeugabsatz gestiegen ist. Die Schnellladeinfrastruktur hat sich nahezu verzehnfacht. **Belgien ist ein gutes Beispiel dafür, dass eine gezielte Priorisierung der Änderung bestehender steuerlicher Maßnahmen erhebliche Auswirkungen auf den Gesamtmarkt haben kann.**

Einige Mitgliedstaaten haben als Anreiz für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen Maßnahmen zur beschleunigten Abschreibung eingeführt. Ein gutes Beispiel ist Spanien, wo neu angeschaffte umweltfreundliche Fahrzeuge und Ladestationen für solche Fahrzeuge frei abgeschrieben werden können⁸, wenn sie für wirtschaftliche Tätigkeiten genutzt werden. Die freie Abschreibung gilt für Steuerzeiträume, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen, und ist anwendbar auf Neuinvestitionen, die in den Steuerzeiträumen ab 2024 und 2025 getätigt werden⁹.

⁷ „Loi du 25 novembre 2021 organisant le verdissement fiscal et social de la mobilité“, im Januar 2023 offiziell in Kraft getreten.

⁸ Im Jahr 2023 profitierten neu angeschaffte Elektrofahrzeuge von der beschleunigten Abschreibung mit einem verdoppelten Regelsatz.

⁹ Spanien, Königliches Gesetzesdekret Nr. 4/2024.

Ein weiteres Beispiel ist die Tschechische Republik, wo umweltfreundliche Fahrzeuge, die im Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2028 angeschafft und in Betrieb genommen werden, innerhalb von zwei Jahren abgeschrieben werden können. Die Abschreibung ist in den ersten zwölf Monaten auf 60 % des Anschaffungspreises und in den nächsten zwölf Monaten auf 40 % begrenzt¹⁰.

Die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation decken sich mit den verfügbaren Informationen und Marktanalysen, wonach die Regelungen zur Besteuerung von Unternehmensfahrzeugen sehr wirkungsvoll sind. Die Erfahrung zeigt, dass eine Überarbeitung des Steuerrahmens, mit der gleiche oder günstigere Bedingungen für emissionsfreie Fahrzeuge in Unternehmensflotten geschaffen werden, oder die Einführung anderer Anreize wie Malus- oder Bonus-/Malus-Regelungen, durch die emissionsarme Fahrzeuge günstiger behandelt werden als Fahrzeuge mit höheren Emissionen, zu einem Anstieg der Neuzulassungen emissionsfreier Unternehmensfahrzeuge führen können.

Darüber hinaus wurden in der Konsultation besondere Förderregelungen und operative Anreize (Befreiung von Zufahrtsbeschränkungen, Straßenbenutzungsgebühren, Mauterhebung oder Parkbedingungen sowie Sozialleasing, einschließlich Ecoscore usw.) als wirksame Maßnahmen hervorgehoben, insbesondere für Miet- und Leasingflotten, große Logistikflotten, Flotten urbaner Mobilitätsdienste und Firmen-Pkw.

Beispiele für bewährte Verfahren – Taxivorschriften für emissionsfreie Fahrzeuge

Es gibt mehrere Beispiele in Europa, wo Städte oder Regionen zur Umsetzung ihrer Klima- und Luftqualitätspläne spezielle Vorschriften erlassen haben, die einen emissionsfreien Betrieb von Taxiflotten vorschreiben.

Hamburg hat sich ein konkretes Ziel für seine Taxis gesetzt: Es sollen zunehmend nur noch emissionsfreie Taxis neu zugelassen werden, damit bis zum Jahr 2030 die komplette Taxi-Flotte emissionsfrei unterwegs ist. Dies wird in erster Linie durch das Konzessionsverfahren erreicht, bei dem die Taxibetreiber die Einhaltung der Vorschriften nachweisen müssen, bevor sie ihre Taxikonzession erhalten oder verlängern können. Hamburg leistet auch finanzielle Unterstützung, z. B. durch Zuschüsse für die Anschaffung emissionsfreier Fahrzeuge und die Errichtung einer geeigneten Lade- oder Wasserstoffbetankungsinfrastruktur.

In Amsterdam sollen alle Taxis, die in den innerstädtischen Umweltzonen unterwegs sind, bis 2025 emissionsfrei sein; danach werden neue Taxikonzessionen nur für emissionsfreie Fahrzeuge erteilt. Diese Vorschrift soll bis 2030 auf alle Taxis ausgeweitet werden, die in der Stadt unterwegs sind. Um Taxibetreibern den Umstieg zu erleichtern, bietet die Stadtverwaltung Subventionen und andere Formen der Unterstützung an. Gleichzeitig fördert sie den Ausbau einer robusten Lade- und Betankungsinfrastruktur, wobei der Schwerpunkt auf dem Ausbau von Schnellladepunkten an Standorten mit hoher Nachfrage wie dem Amsterdamer Hauptbahnhof und dem Flughafen Schiphol liegt.

¹⁰ Paragraph 30a Absatz 1 des Gesetzes Nr. 586/1992 Slg. über die Einkommensteuer in der zuletzt geänderten Fassung.

In der Konsultation wurde auch die Verfügbarkeit von Lade- und Betankungsinfrastruktur als wichtiger Einflussfaktor hervorgehoben. Während die in der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe¹¹ festgelegten verbindlichen Ziele eine ausreichende Abdeckung in den Mitgliedstaaten und insbesondere im Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) sicherstellen, werden die genauen Standorte, die Anzahl und die Ladeleistung der einzelnen Ladepunkte an bestimmten Standorten lokal festgelegt.

Die Verfügbarkeit der richtigen Anzahl und Art von Ladepunkten an einigen dieser Standorte wird entscheidend sein, um die spezifischen Anforderungen bestimmter Arten von Unternehmensflotten zu erfüllen. So sind beispielsweise Taxi- und Fahrdienstflotten auf öffentlich zugängliche Ladepunkte in den städtischen Gebieten, in denen sie unterwegs sind, angewiesen, während an Flughäfen tätige Mietwagenflotten häufig eine spezielle Ladeinfrastruktur benötigen, die jedoch vom Flughafen eingerichtet werden muss. Andererseits gibt es Flotten, wie die Busflotten des öffentlichen Verkehrs, die ausschließlich ihre eigene Infrastruktur nutzen, entweder in Depots oder an Bushaltestellen zur Gelegenheitsladung.

Lkw werden in erster Linie in den Depots geladen, aber insbesondere für den Langstreckenbetrieb benötigen sie Zugang zu einer ausreichend schnellen Ladeinfrastruktur, damit das Laden während der vorgeschriebenen Pausen erfolgen kann. Wie im Aktionsplan für die Automobilindustrie angekündigt, wird die Kommission eine europäische Initiative für saubere Verkehrskorridore entwickeln, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge entlang wichtiger Logistikkorridore im TEN-V als kritische Infrastruktur zu beschleunigen, indem die Genehmigungsverfahren vereinfacht und Finanzmittel zur Verringerung des Investitionsrisikos mobilisiert werden. Damit knüpft die Kommission an die Bestimmungen für bestimmte vorrangige Netzgebiete im Rahmen der Erneuerbare-Energien-Richtlinie an. Die Initiative wird Flottenbetreiber, Betreiber von Ladestationen, Stromnetzbetreiber und Behörden im Kontext des jeweiligen TEN-V-Korridors zusammenbringen und somit eine nützliche Plattform sein, um sowohl das Bewusstsein für die Bedürfnisse aller beteiligten Akteure zu schärfen als auch das Vertrauen der Betreiber von Unternehmensflotten in einen nahtlosen Langstreckenbetrieb zu stärken.

Beispiele für bewährte Verfahren – Ladepunkte an Flughäfen

Der Flughafen Zaventem in Brüssel hat 750 Ladepunkte für Fluggäste und Personal auf seinen Parkplätzen eingerichtet. Auf den Pariser Flughäfen Orly und Charles de Gaulle sollen bis Ende 2025 mehrere hundert weitere Ladepunkte errichtet werden, darunter mehr als 600 Langsamladepunkte auf öffentlichen Parkplätzen sowie Schnellladepunkte, um den Anforderungen von Autovermietungsunternehmen und Taxifahrern gerecht zu werden, und ultraschnelle Ladestationen, die für verschiedene Nutzer zur Verfügung stehen. Die Bereitstellung ausreichend schneller Lademöglichkeiten für Mietwagenflotten und Taxis an Orten wie Flughäfen oder anderen Mobilitätszentren ist von entscheidender Bedeutung, um die Umstellung dieser Flotten auf Elektrofahrzeuge zu ermöglichen. Dies kann wiederum dazu beitragen, den Betrieb des Flughafens insgesamt nachhaltiger zu gestalten.

Beispiele für bewährte Verfahren – Elektrifizierung einer griechischen Insel

Astypalaia, eine griechische Insel in der südlichen Ägäis, vollzieht im Rahmen einer ehrgeizigen Zusammenarbeit zwischen der griechischen Regierung und der Volkswagen Group

¹¹ Verordnung (EU) 2023/1804.

eine zukunftsweisende Transformation in eine „intelligente und nachhaltige Insel“. Das 2020 ins Leben gerufene und seit Anfang 2021 schrittweise umgesetzte Pilotprojekt zielt darauf ab, die konventionelle Fahrzeugflotte der Insel durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen und gleichzeitig E-Scooter, E-Bikes und einen neuen On-Demand-Ride-Sharing-Dienst mit Elektrofahrzeugen einzuführen. Die einst spärliche Ladeinfrastruktur wurde erheblich ausgebaut, und es werden Solarparks errichtet, um die wachsende Zahl von Elektrofahrzeugen mit sauberer Energie zu versorgen. Die Initiative hat große Aufmerksamkeit erregt, da sie zeigt, wie kleinere, von Dieselmotoren abhängige Inseln es schaffen können, auf erneuerbare Energien und CO₂-neutrale Mobilität umzusteigen. Die laufenden Initiativen von Astypalaia bringen den Übergang zu nachhaltigem Tourismus voran und sind das beste Beispiel dafür, dass durch E-Mobilität, erneuerbare Energien und einen modernisierten öffentlichen Verkehr ein umweltfreundliches, zukunftsorientiertes Reiseziel geschaffen werden kann.

6. WAS KANN HEUTE GETAN WERDEN?

Auf dem Automobilmarkt muss jetzt die Nachfrage gestärkt werden. Es gibt einige Maßnahmen, die bereits heute von verschiedenen Akteuren auf europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Ebene ergriffen werden können, um den Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten zu beschleunigen. Diese Maßnahmen ergänzen und antizipieren den Legislativvorschlag, den die Kommission für Ende 2025 ausarbeitet und in dem alle Politikoptionen zur schnelleren Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten dargelegt werden.

6.1. Steigerung der Attraktivität emissionsfreier Fahrzeuge durch die Steuerpolitik

Derzeit unterstützen die Mitgliedstaaten den Firmen-Pkw-Markt mit jährlich über 40 Mrd. EUR durch Subventionen oder steuerliche Behandlung (Ermäßigung oder Befreiung von der Zulassungssteuer, der jährlichen Kraftfahrzeugsteuer usw.), wobei der größte Teil dieses Betrags für konventionelle Fahrzeuge verwendet wird¹². Auch wenn die Gegebenheiten von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich sind und die staatliche Unterstützung beträchtlich sein kann, wie z. B. 16 Mrd. EUR pro Jahr in Italien, gibt es in den meisten Mitgliedstaaten ein gewisses Maß an Unterstützung.

In einigen Mitgliedstaaten bestehen derzeit Subventionen und steuerliche Regelungen, die die Umstellung von Unternehmensflotten auf emissionsfreie Fahrzeuge nicht unterstützen – in einigen sind die Steuern oder Steuervorteile ähnlich, sodass der höhere Anschaffungspreis von emissionsfreien Fahrzeugen abschreckend wirkt, während in einigen anderen höhere Steuervorteile für die Anschaffung und den Betrieb eines konventionellen Fahrzeugs gewährt werden.

Eine Änderung dieser steuerlichen Regelungen kann rasch eine entscheidende Rolle beim Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen in Unternehmensflotten spielen, da die steuerliche Behandlung der verschiedenen Fahrzeuge die Entscheidungen der Betreiber maßgeblich beeinflusst. Ein solches Vorgehen (der gezieltere Einsatz bestehender Steuervorschriften zugunsten emissionsfreier Fahrzeuge) hat gegenüber direkten Kaufsubventionen möglicherweise auch den Vorteil, sich weniger stark auf die öffentlichen Haushalte auszuwirken.

¹² [Company car fossil fuel subsidies in Europe](#), T&E 2024.

Es sollten Maßnahmen ergriffen werden, um die Systeme für emissionsfreie Optionen günstiger zu gestalten, indem entweder die komparativen Vorteile für konventionelle Fahrzeuge verringert oder die Behandlung emissionsfreier Fahrzeuge verbessert werden. Die Vorteile einer gezielten Änderung der steuerlichen Behandlung konventioneller Unternehmensfahrzeuge sind in Belgien deutlich erkennbar, wie beim Beispiel oben näher erläutert wird. Dies kann auch im Bereich der Mehrwertsteuer erreicht werden, indem die Mehrwertsteuerrichtlinie dahin gehend geändert wird, dass das Recht auf Vorsteuerabzug für konventionelle Fahrzeuge gekürzt wird. Bei der Überarbeitung solcher Maßnahmen ist es wichtig, Kriterien zur Sicherung der Resilienz und Nachhaltigkeit der Lieferkette einzubeziehen, wie z. B. Ursprungsregeln, Kreislauffähigkeit und Nachhaltigkeitskriterien, wie im Aktionsplan für die Automobilindustrie dargelegt.

In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission auch daran, dass die Vorschriften der EU für staatliche Beihilfen den Mitgliedstaaten weitreichende und flexible Möglichkeiten bieten, Maßnahmen zu unterstützen, die zur Aufnahme von emissionsfreien Fahrzeugen beitragen, u. a. durch Steuerermäßigungen für die Anschaffung oder das Leasing solcher Fahrzeuge sowie durch die Förderung der erforderlichen Lade- und Betankungsinfrastruktur. Die Kommission fordert daher die Mitgliedstaaten auf, von diesen Möglichkeiten Gebrauch zu machen.

Solche steuerlichen Maßnahmen könnten durch eine erweiterte Nutzung der im Rahmen der Eurovignetten-Richtlinie verfügbaren Optionen ergänzt werden, indem emissionsfreie Fahrzeuge von Straßenbenutzungsinstrumenten ausgenommen und die Einnahmen z. B. aus der Mauterhebung oder aus Straßenbenutzungsgebühren zur Unterstützung der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs – auch durch Investitionen in die Ladeinfrastruktur – verwendet werden könnten. Dies wird im Aktionsplan für die Automobilindustrie näher beschrieben.

Sofern die Behörden Maßnahmen zur Förderung der Bereitstellung von Firmen-Pkw (z. B. durch Besteuerung) vorsehen, fordert die Kommission sie auf, diese so zu formulieren, dass ein Anreiz geschaffen wird, emissionsfreie Fahrzeuge konventionellen vorzuziehen, und dass Kriterien aufgenommen werden, die die Nachhaltigkeit und die Resilienz der europäischen Lieferkette im Einklang mit dem Aktionsplan für die Automobilindustrie sicherstellen. Die Kommission fordert die Behörden ferner auf, ähnliche Maßnahmen auch für andere Arten von Unternehmensflotten in Betracht zu ziehen und einen Teil der Einnahmen aus Straßenbenutzungsinstrumenten für die öffentliche Förderung der Lade- und Betankungsinfrastruktur zu verwenden. Die Kommission wird außerdem im Rahmen ihrer für 2026 geplanten Initiative für eine grüne Mehrwertsteuer eine schrittweise Abschaffung des Vorsteuerabzugs für konventionelle Fahrzeuge in Erwägung ziehen.

6.2. Möglichkeiten auf lokaler Ebene für Flotten urbaner Mobilitätsdienste

Die Flotten urbaner Mobilitätsdienste, wie Taxis, Fahrdienst- und Carsharing-Flotten, stellen eine andere Art von Unternehmensflotten dar, die eng mit der lokalen und urbanen Mobilität verknüpft ist. Sie sind in der Regel im Rahmen von Lizenzen tätig, die auf lokaler Ebene erteilt werden und in denen die Bedingungen für den Betrieb festgelegt sind. Viele Betreiber dieser Flotten haben ihre Absicht bekundet, eine positive Rolle bei der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs zu spielen. Aufgrund ihres Geschäftsmodells, ihres Einsatzgebiets und ihrer betrieblichen Anforderungen hängt die Entscheidung, ob sie auf emissionsfreie Fahrzeuge umsteigen, in hohem Maße von den Bedingungen ab, die direkt oder indirekt von den lokalen Behörden festgelegt werden.

Insbesondere der Zugang zu einer Ladeinfrastruktur, die den betrieblichen Anforderungen der städtischen Mobilitätsflotte entspricht, wird häufig als Schlüsselfaktor genannt. Dies kann sowohl in Form von öffentlich zugänglichen Langsamladepunkten für das Laden über Nacht

für Fahrer, die keine Garage haben und auf Straßenparkplätze angewiesen sind, als auch in Form von Schnellladepunkten erfolgen, die ein schnelles Laden während kurzer Pausen im Tagesbetrieb ermöglichen. Ein weiteres Schlüsselement ist die Schaffung betrieblicher Anreize, wie z. B. die Erlaubnis für emissionsfreie Flotten urbaner Mobilitätsdienste, eigene Fahrspuren zu nutzen, oder die Erleichterung des Zugangs zu Parkplätzen. Die Existenz emissionsfreier und emissionsarmer Umweltzonen kann ein Schlüsselfaktor für die Beschleunigung dieses Übergangs sein, da die Nutzung eines emissionsfreien Fahrzeugs deutlich attraktiver wird, wenn dies Voraussetzung für die Einfahrt in diese Zonen ist.

Neben der Schaffung günstigerer Bedingungen für emissionsfreie Fahrzeuge in städtischen Mobilitätsflotten können Gemeinden und Regionen eine aktivere Rolle bei der Beschleunigung des Übergangs spielen, indem sie als Voraussetzung für die Erteilung von Lizenzen und Konzessionen für deren Betrieb Anforderungen an den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge festlegen, einschließlich Kriterien für die Nachhaltigkeit und Resilienz der Lieferkette.

Verkehrsbehörden und öffentliche Betreiber stehen beim Übergang zu emissionsfreien Flotten an vorderster Front. Im Jahr 2024 war jeder dritte in der EU neu zugelassene Stadtbus batteriebetrieben, was dem höchsten Anteil neuer emissionsfreier Fahrzeuge in den Unternehmensflotten entspricht, aber die Behörden stehen bei der Anschaffung weiterer emissionsfreier Busse Haushaltszwängen gegenüber. Es muss sichergestellt werden, dass die richtigen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, damit sie in den kommenden Jahren weiter in diese Lösung investieren können.

Die Kommission fordert die lokalen und regionalen Behörden dazu auf, bei der Erteilung der Lizenzen für lokale private Fahrzeugflotten, wie Taxi-, Fahrdienst- und Carsharing-Flotten, Anforderungen an den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge zu stellen, einschließlich Kriterien zur Stärkung der Nachhaltigkeit und Resilienz der Lieferketten im Einklang mit dem Aktionsplan für die Automobilindustrie, und günstige Voraussetzungen für die Sicherstellung eines angemessenen Angebots an Ladeinfrastruktur zu schaffen, sowie lokale Anreize wie den privilegierten Zugang zu Parkplätzen oder die Nutzung eigener Fahrspuren in Erwägung zu ziehen, um die Attraktivität der mit emissionsfreien Fahrzeugen angebotenen Dienstleistungen zu erhöhen. Die Kommission fordert die nationalen Behörden ferner dazu auf, diese Bemühungen zu unterstützen, indem sie günstigere steuerliche Bedingungen für emissionsfreie Fahrzeuge in Unternehmen im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen schaffen sowie finanzielle Unterstützung und Anreize für Behörden und Betreiber des öffentlichen Verkehrs bieten, die auf emissionsfreie Busse umsteigen.

6.3. Autovermietungsunternehmen: Wegbereiter an Flughäfen

Fahrzeuge, die für kurze Zeit (einige Tage bis wenige Wochen) gemietet werden, z. B. Mietflotten an Drehkreuzen wie Flughäfen und Bahnhöfen, können besonders wirksam sein, um eine große Zahl privater Fahrer zu erreichen und die Sichtbarkeit emissionsfreier Lösungen zu erhöhen, indem sie die Möglichkeit bieten, eine neue Antriebsform auszuprobieren und bestehende Bedenken der Nutzer, z. B. hinsichtlich der Reichweite, zu zerstreuen.

Darüber hinaus wird die Präsenz einer Flotte von Elektro-Mietfahrzeugen an Flughäfen oder anderen Mobilitätszentren den schnelleren Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur (z. B. in Hotels, Konferenzzentren, touristischen Gebieten) in dem von diesem Flughafen bedienten Gebiet fördern, was wiederum die Sichtbarkeit erhöht und eine schnellere Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge erleichtert und gleichzeitig einen nachhaltigen Tourismus fördert.

Andererseits können die Möglichkeiten für Mietflotten an Flughäfen, auf emissionsfreie Fahrzeuge umzusteigen, durch lokale Faktoren wie die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur eingeschränkt sein.

Beim Umstieg auf Elektrofahrzeuge wird die Erfüllung einiger dieser betrieblichen Anforderungen kurzfristig zusätzliche Anstrengungen erfordern. Der schnelle Wechsel zwischen den Anmietungen kann nicht allein mit Langsamladepunkten bewerkstelligt werden. Um deutlich längere Wartezeiten zwischen den Anmietungen zu vermeiden, sind Schnellladepunkte notwendig. Es scheint auch wahrscheinlich, dass eine größere Zahl von Fahrzeugen mit nicht vollständig geladener Batterie zurückgegeben wird, da in Flughafennähe derzeit nur eine relativ begrenzte Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht. Das bedeutet, dass mehr Fahrzeuge bei den Autovermietungen geladen werden müssen.

Unternehmen, die große Mietflotten an Flughäfen betreiben, sind daher auf eine größere Zahl an Schnell- und Ultraschnell-Ladepunkten angewiesen und der Stromnetzanschluss muss modernisiert werden, um die erforderliche Leistung bereitzustellen. Die Notwendigkeit, den Stromnetzanschluss zu modernisieren, ist umso wichtiger, wenn gleich mehrere Vermietungsunternehmen am selben Standort tätig sind, wie es an den meisten Flughäfen der Fall ist. Auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur an den Flughäfen, an denen die Autovermietungsunternehmen tätig sind, haben diese Unternehmen in der Regel keinen direkten Einfluss, vielmehr ist hierfür der Flughafen verantwortlich.

Ein koordinierter Ansatz, an dem der Flughafen und die verschiedenen auf seinem Gelände tätigen Vermietungsunternehmen beteiligt sind, ist daher eine gute Möglichkeit, den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Einführung von emissionsfreien Fahrzeugen in Mietflotten zu beschleunigen.

Im dritten Quartal 2025 wird die Kommission eine Initiative auf den Weg bringen, die darauf abzielt, die Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in ausgewählten Mietflotten an Flughäfen zu beschleunigen, und zwar auf der Grundlage freiwilliger Verpflichtungen der teilnehmenden Flughäfen und der teilnehmenden Vermietungsunternehmen, um einen verbesserten Stromnetzanschluss sicherzustellen und den Ausbau der von den Vermietungsunternehmen auf dem Flughafengelände genutzten Ladeinfrastruktur zu erleichtern. In einem zweiten Schritt können andere Mobilitätszentren wie Bahnhöfe in Betracht gezogen werden.

7. NÄCHSTE SCHRITTE

Die Erhöhung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge in den Unternehmensflotten kann erhebliche Vorteile in Bezug auf die Emissionsreduktion, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Originalgerätehersteller und – wenn sie von angemessenen Maßnahmen flankiert wird¹³ – auch im Hinblick auf eine faire Klimawende bringen. Es gibt Maßnahmen, die bereits jetzt auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene für verschiedene Arten von Unternehmensflotten ergriffen werden können und unmittelbare Vorteile bringen, doch kann eine Gesetzgebungsinitiative längerfristig den notwendigen Rechtsrahmen für die gesamte Automobilindustrie schaffen.

Bei den vorbereitenden Arbeiten für die Gesetzgebungsinitiative, die Ende 2025 vorgestellt werden soll, wird sich die Kommission auf die Ergebnisse der von ihr im Jahr 2024

¹³ Einschließlich haushalts- und sozialpolitischer Maßnahmen im Einklang mit der Empfehlung des Rates vom 16. Juni 2022 zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität.

durchgeführten öffentlichen Konsultation zu den allgemeinen Problemen und der Eignung möglicher Maßnahmen stützen.

Bei dieser Konsultation zeichnete sich kein klarer Konsens über den Umfang und die Art der Maßnahmen für eine mögliche europäische Initiative ab. Die Ergebnisse der öffentlichen Konsultation sowie die Ergebnisse der im vergangenen Monat durchgeführten Dialoge mit der Automobilwirtschaft unterstreichen die Bedeutung eines kontinuierlichen Dialogs mit den betroffenen Interessenträgern. Aus diesem Grund wird die Kommission zusätzlich zum Folgenabschätzungsverfahren für den Vorschlag ab dem zweiten Quartal 2025 einen **Dialog auf hoher Ebene** mit den betroffenen Interessenträgern einleiten, um relevante Maßnahmen und Handlungsoptionen für Unternehmensflotten sowie die Marktdynamik und den Bedarf zu erörtern. Dies wird die Möglichkeit eines weiteren Austauschs und einer weiteren Zusammenarbeit bei der Aktivierung aller betroffenen Akteure auf nationaler und europäischer Ebene für eine schnellere Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten eröffnen.

Bei der Vorbereitung der **Gesetzgebungsinitiative** wird die Kommission verschiedene Aspekte berücksichtigen, darunter die Frage, welche Art von Einrichtungen, Fahrzeugen und Flotten Priorität haben soll, das Ambitionsniveau, die Auswirkungen auf die Luftverschmutzung, die territoriale Dimension, die Bewertung von Technologien und die Auswirkungen von Masse und Volumen auf die Emissionen sowie die Notwendigkeit, die Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen und gleichzeitig den Berichterstattungs- und Verwaltungsaufwand für Unternehmen und insbesondere KMU – die bei einigen Arten von Unternehmensfahrzeugen die Mehrheit der Akteure darstellen – im Einklang mit den Prioritäten des Kompasses für Wettbewerbsfähigkeit zu verringern.

Es ist wichtig, dass bei den Optionen regionale und andere Besonderheiten gebührend berücksichtigt werden und anerkannt wird, dass solche Maßnahmen mit geeigneten Anreizen einhergehen und den allgemeinen finanziellen Möglichkeiten für den Ausbau einer angemessenen Ladeinfrastruktur Rechnung tragen müssen.

Die Aufnahme emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten wird durch weitere Maßnahmen gefördert werden, die auf einen möglichst wirksamen Einsatz der Anschaffungsanreize auf nationaler Ebene ausgerichtet sind. Im Einklang mit den im Aktionsplan der Kommission für die Automobilindustrie angekündigten Maßnahmen beabsichtigt die Kommission, mit den Mitgliedstaaten in Bezug auf steuerliche Regelungen und Anreize für Firmen-Pkw eng zusammenzuarbeiten, einschließlich einer Angleichung der möglichen Ansätze +und gemeinsamer Kriterien (z. B. Nachhaltigkeit und Resilienz) für nationale Anreize für Unternehmensflotten. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Mitgliedstaaten gegebenenfalls rasch Maßnahmen ergreifen, um günstige steuerliche Voraussetzungen für emissionsfreie Fahrzeuge zu schaffen.