

# Stellungnahme zum EU-KOM Vorschlag "Clean Corporate Vehicles" vom 16. Dezember 2025

Februar 2026

## Stellungnahme

Vorangestellt sei: Alles, was nicht ausdrücklich für schwere Nutzfahrzeuge gilt, gilt nur für die im vorliegenden Vorschlag der Kommission angesprochenen Fahrzeugklassen der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge.

- **Wie bewerten Sie den Vorschlag der Kommission vom 16. Dezember 2025 zur Regulierung von Sauberen Unternehmensflotten?**
  - Die Einführung eines zusätzlichen regulatorischen Rahmens mit verpflichtenden Quotenvorgaben (KOM-Vorschlag: für DEU 95 Prozent in 2035) lehnen wir ab.
  - Darüber hinaus führt die Definition von Low Emission Vehicles (LEV) über das Kriterium eines CO<sub>2</sub>-Wertes <50 g CO<sub>2</sub>/km mit der unveränderten Anpassung der Utility Faktoren zu einer quasi reinen BEV-Quote (damit in 2030 83% für DEU).
  - Nicht zuletzt greift es in die wirtschaftliche Freiheit ein und beeinträchtigt die Flexibilität von Unternehmen. Viele große Unternehmen sind bereits auf E-Mobilität ausgerichtet und steuern ihre CO<sub>2</sub>-Flottenziele selbst. Damit insbesondere auch die Elektrifizierung von Unternehmensflotten gelingt, sind in erster Linie die Rahmenbedingungen entscheidend – dazu gehören vor allem eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur sowie attraktive Ladestrompreise.
  - Die nationalen Vorgaben führen zu einer Fragmentierung des europäischen Binnenmarktes, da sie unterschiedliche Anforderungen, Sanktionsmechanismen und Verfahren in den Mitgliedstaaten schaffen.
  - Der Wandel hin zu einem klimafreundlichen Straßenverkehr gelingt nicht durch mehr Regulierung, sondern nur indem Anreize geschaffen und die Rahmenbedingungen verbessert werden. Diese müssen mit den gesetzten, sehr anspruchsvollen CO<sub>2</sub>-Reduktionszielen zusammen gedacht werden.
  - Die vorgeschlagene Umsetzung der Regulierung von sauberen Unternehmensflotten widerspricht dem Bekenntnis der EU-KOM und der Bundesregierung zur Technologieneutralität.

- Damit insbesondere auch die Elektrifizierung von leichten und schweren Nutzfahrzeugflotten gelingt, ist in erster Linie eine leistungsfähige öffentliche und nicht-öffentliche Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur entscheidend.
- **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?**
  - Mit der geplanten Verschärfung des Utility Factors für Plug-in Hybride drohen LEVs mit < 50gCO<sub>2</sub>/km vom Markt zu verschwinden. Damit würden bereits ab 2030 die angedachten 83% ZEV-Quoten gelten; diese Quotenvorgaben sind unrealistisch und berücksichtigen den heutigen BEV-Markthochlauf sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur bzw. den als zu niedrig angesetzten AFIR-Ambitionsniveaus unzureichend.
  - Neben großen Firmenflotten fallen auch Leasing- und Mietwagenflotten in den aktuellen Geltungsbereich des Regulierungsvorschlags. Dadurch werden indirekt auch kleine und mittlere Unternehmen sowie Privatnutzer betroffen. Ausschlaggebend ist hierbei die Zulassung des Fahrzeugs. Damit umfasst der von der Kommission definierte Anwendungsbereich deutlich mehr als die genannten rund 60 % der Neufahrzeugflotte.
  - Durch hohe Ladekosten sowie die aktuell sehr niedrigen Restwerte von Elektrofahrzeugen verteuern sich reine BEV-Flotten für die Flottengeber erheblich. Um diesen Anstieg der Gesamtkosten (TCO) zu mitigieren, verlängern viele Unternehmen die Haltedauer ihrer Fahrzeuge und stellen verstärkt auf kleinere, auch nichteuropäische Fahrzeugsegmente um. Dies führt zu Absatzrückgängen und hat bzgl. Klimaschutz eine negative Wirkung.
  - Unternehmensflotten unterscheiden sich stark: Der Kommissionsvorschlag gilt für Firmen mit mehr als 250 Mitarbeitern und über 50 Mio. Euro Jahresumsatz. Dies entspricht einer Anzahl von ungefähr 3 Mio. Fahrzeugen europaweit an neuzugelassenen Fahrzeugen pro Jahr.<sup>1</sup>
  - Unternehmensflotten sind ein hochkomplexes Geschäft, da viele unterschiedliche Kundenprofile, Zielgruppen und Flottengrößen bedient werden müssen. So unterscheiden sich die Fahrzeugtypen grundlegend, von Personenkraftwagen bis hin zu leichten Nutzfahrzeugen.
  - Nur die Flottenbetreiber selbst haben einen vollständigen Überblick über die Zusammensetzung ihrer eigenen Flotte. Nur sie können individuell beurteilen, wie die Umstellung auf ZEV erfolgen kann.

---

<sup>1</sup> DeStatis: [Unternehmen, Tätige Personen, Umsatz und weitere betriebs- und volkswirtschaftliche Kennzahlen: Deutschland, Jahre, Unternehmensgröße, Wirtschaftszweige \(WZ2008 1-/2-/3-St.\)](#)

- Neben den Fahrzeugen selbst wird diese Entscheidung von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst (z. B. Gesamtnutzungskosten, steuerliche und andere Anreize, Stromkosten, Verfügbarkeit und Investitionen in die Infrastruktur, Bereitstellung von Netzanschlüssen etc.), die von den Flottenbetreibern nicht kontrolliert werden können.
  - Im besonderen Fokus der Rahmenbedingungen steht die Lade- und H<sub>2</sub>-Tankinfrastruktur für leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit der notwendigen Erhöhung des AFIR-Ambitionsniveaus, in Verbindung mit einem beschleunigten Netzausbau. Der Ausbau muss vorauslaufend und orientiert an den Zielen der CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung und des entsprechenden Fahrzeughochlaufs erfolgen. Ein erfolgreicher Ausbau von emissionsfreien Fahrzeugen (ZEV) hängt von einem engagierten Ausbau der ZEV-Infrastruktur wie der Verfügbarkeit von Ladestationen, der Modernisierung der Stromnetze und niedrigen Energie- und Ladekosten ab.
  - Eine Erhöhung des LEV und ZEV Anteils in Unternehmensflotten wird ohne eine ambitionierte Entwicklung der LEV und ZEV-Infrastruktur nicht gelingen. Wenn ein Land beschließt, den Ausbau von LEV/ZEV-Firmenflotten zu beschleunigen, muss es auch die erforderliche Infrastrukturinstallationsrate beschleunigen, da die aktuellen AFIR-Anforderungen für dieses beschleunigte Wachstum in diesem speziellen Anwendungsfall nicht ausreichen werden.
  - Beispielsweise sind Ladestationen an Flughäfen noch immer selten, sodass Autovermietungen ihre Mietflotten nicht ohne Weiteres elektrifizieren können, da Kunden die Mietwagen mit voll aufgeladener Batterie abgeben müssen.
  - Neben der allgemeinen Verfügbarkeit der LEV/ZEV-Infrastruktur sind auch die Energiekosten von entscheidender Bedeutung. Der VDA spricht sich für eine Senkung der Stromnebenkosten aus, darunter Netzentgelte, Steuern und Abgaben. Diese machen einen wesentlichen Teil der hohen Ladepreise aus.
  - Insbesondere die Firmenfahrzeuge großer Flotten sind europaweit mobil. Es reicht nicht aus, dass in dem Mitgliedstaat, in dem die Unternehmensflotte registriert ist, eine ausreichende Ladeinfrastruktur vorhanden ist.
- **Welche Auswirkungen sehen Sie auf Wertschöpfung und Beschäftigung in Ihrer Geschäftstätigkeit?**
    - Die gewählten Schwellenwerte besonders auf der Unternehmensgröße (>250 Mitarbeitende und >50 Mio. € Jahresumsatz) sind sehr niedrig. Daher sehen wir in dem Kommissionsentwurf eine drohende Belastung, vor allem für den deutschen Mittelstand.
    - Angesichts der zu erwartenden längeren Haltedauern der Fahrzeuge – ein Trend, der sich bereits in mehreren EU-Mitgliedstaaten abzeichnet – ist von einer deutlich rückläufigen Nachfrage nach BEVs auszugehen. Zudem wird

der Wechsel hin zu kleineren und damit günstigeren, häufig nicht in Europa produzierten Fahrzeugsegmenten die deutsche Automobilindustrie voraussichtlich massiv treffen.

- Die meisten VDA-Mitgliedsunternehmen entwickeln zudem Komponenten und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und Plug-in Hybriden für den Export in globale Märkte. Da diese VDA-Mitgliedsunternehmen selbst direkt von dem EU-Kommissionsvorschlag betroffen sind, wären ihre internen Entwicklungsflotten, also Test- & Validierungsträger, Prototypen, Vorserienfahrzeuge etc., nicht mehr zulässig, sobald die Entwicklungsfahrzeuge die LEV-Kriterien nicht erfüllen. Die Entwicklung dieser Fahrzeuge wäre mit dem EU-Kommissionsvorschlag also nicht mehr möglich, was große Auswirkung auf die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der deutschen (und auch europäischen!) Autoindustrie bedeuten würde. Solche Fahrzeuge sollten aus dem Scope der Regulierung generell ausgenommen werden.
- Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass die Quoten für Mitgliedsstaaten nicht durch die Hintertür zu Quoten für die Hersteller werden. Dies wäre eine Doppelregulierung zur CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung.
- **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?**
  - Eine Definition von „Made in Europe“ durch die EU steht noch aus. Local Content Anforderungen sehen wir grundsätzlich kritisch. Sie erhöht tendenziell die Produktionskosten und verschlechtert damit die globale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie. Zudem kann sie Handelskonflikte provozieren, an der eine so stark global vernetzte Industrie wie die deutsche Automobilindustrie kein Interesse haben kann. LCR-Vorschläge können eine gesamthafte Verbesserung der EU-Standortbedingungen nicht ersetzen.
  - In diesem Teil (Artikel 4, Absatz 2) greift die EU de facto ins nationale Steuerrecht ein, insbesondere im Bereich der Dienstwagenbesteuerung. Daher lehnen wir diesen Vorschlag ab.
  - Der von der Kommission beabsichtigte Eingriff in das nationale Steuerrecht, insbesondere mit Blick auf die nationalen Dienstwagenregelungen, würde zu erheblichen Marktverwerfungen und einer weitreichenden Störung der bestehenden Marktordnung führen.
  - Unabhängig von EU-Produktion besteht auch ein Konflikt mit der kürzlich beschlossenen Förderung von Elektroautos in Deutschland für Plug-in Hybride ab dem 1.1.2028: In Deutschland gelten <60gCO<sub>2</sub>/km ODER 80 km

elektrische Mindestreichweite als Förderkriterium, für die EU „saubere Unternehmensflotten“ gelten ausschließlich  $<50\text{gCO}_2/\text{km}$  als förderfähig durch die Mitgliedsstaaten. Dies erhöht den Test- und Dokumentationsaufwand bei den Mitgliedsunternehmen und ist nicht im Sinne von Entbürokratisierung.

- **Gibt es Vorschläge von Ihnen, wie der Regulierungsvorschlag geändert werden sollte z.B. zur Verbesserung der Effektivität, Kostenminderung?**
  - Den Vorschlag zu „Clean Corporate Vehicles“ lehnen wir ab.
  - Sofern der Gesetzesvorschlag nicht komplett abgewiesen werden kann, ist insbesondere Anpassung von Art.2 (PHEV nur förderfähig bis  $50\text{g CO}_2/\text{km}$ ; somit bei Umsetzung UF2 keine PHEV förderfähig) und Art. 4 (Verbot der finanziellen Förderung von nicht-ZEV/nicht-LEV ab 2028) zwingend geboten. Zudem muss der Scope der Regulierung überprüft und sinnvoll eingeschränkt werden, sowie die Quoten für Mitgliedstaaten auf Basis von vorhandenen Rahmenbedingungen (stabile Incentivierung, Infrastruktur, Ladepreise und Gebrauchtwagenmarkt) abgeleitet werden.
  - Nur unter der Voraussetzung einer tatsächlich technologieoffenen  $\text{CO}_2$ -Regulierung für Pkw und Vans können die Kommissionsvorschläge zu Green Corporate Fleets effektiv zum planbaren Markthochlauf der Elektromobilität beitragen.
  - **Die Automobilindustrie steht zu den Pariser Klimazielen.** Die  $\text{CO}_2$ -Flottenregulierungen sind nicht mit hinreichenden politischen Maßnahmen unterlegt und so nicht zu erfüllen. Wir setzen auf Anreize und gute Standortbedingungen statt auf neue Belastungen für Industrie und Verbraucherinnen und Verbraucher.
  - Eine **schnelle Verbesserung der Rahmenbedingungen** wird entscheidend sein, damit Verbraucherinnen und Verbraucher so schnell wie möglich auf klimaneutrale Antriebe umsteigen können und auch wollen.
  - **Größerer Fokus auf erneuerbaren Kraftstoffen**, indem deren durchschnittliche  $\text{CO}_2$ - Minderungswirkung in der LDV-Flottenregulierung berücksichtigt wird, da derzeit Emissionen von Verbrennungsmotoren unabhängig vom getankten Kraftstoff, als 100 Prozent fossil betrachtet werden.
  - Die EU-Kommission muss zudem gemäß Erwägungsgrund 11 umgehend einen technisch und am Markt umsetzbaren Rahmen entwickeln, damit auch **Carbon Neutral Fuels Fahrzeuge** unmittelbar als Null-Gramm-Fahrzeuge eingestuft werden, dies insbesondere auch in der Regulierung von Sauberen Unternehmensflotten. Der Blick muss zudem noch stärker auf den Fahrzeugbestand gerichtet werden, um die Klimaziele im Verkehr auch mit

Hilfe erneuerbarer Kraftstoffe zu erreichen. Auf EU-Ebene muss dabei neben einer **höheren THG-Quote in der RED III** auch ein Post-2030-Zielpfad geschaffen werden.

- Die **AFIR-Ziele sind unbedingt ambitioniert umzusetzen**, um die benötigten Lade- und Wasserstoffbetankungsinfrastrukturen mit zeitlichem Vorlauf zum Fahrzeughochlauf sicherzustellen. Die von der AFIR und der Europäischen Clean Transport Corridor Initiative abgedeckten TEN-V-Netzbereiche sollten erweitert werden. Die AFIR sollte bereits bis Sommer (statt Ende) 2026 und jährlich (statt alle 5 Jahre) überprüft werden.
- Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Mitgliedstaaten die **EPBD** zeitnah und auf einem hohen Ambitionsniveau umsetzen, um die Installation von Ladeinfrastruktur an Wohn- und Nichtwohngebäuden zu beschleunigen.

## Kontakt

### **Dr. Marcus Bollig**

Geschäftsführer Produkt und Wertschöpfung

[marcus.bollig@vda.de](mailto:marcus.bollig@vda.de)

### **Michael Bauer**

Abteilungsleiter Fahrzeugtechnologien & Eco-Systeme

[michael.bauer@vda.de](mailto:michael.bauer@vda.de)

### **Gerrit Riemer**

Fachgebietsleitung Antriebe der Zukunft & Elektromobilität

[Gerrit.Riemer@vda.de](mailto:Gerrit.Riemer@vda.de)

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Behrenstraße 35, 10117 Berlin <a href="http://www.vda.de">www.vda.de</a> Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243 EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90
Copyright	Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.
Stand	Februar 2026