

Betreff: Bitte um Stellungnahme zu EU-KOM Vorschlag "Clean Corporate Vehicles"

Von: EnBW

Gesendet: Dienstag, 3. Februar 2026 11:11

An: 'buero-iva5@bmwe.bund.de' <buero-iva5@bmwe.bund.de>

Betreff: WG: Bitte um Stellungnahme zu EU-KOM Vorschlag "Clean Corporate Vehicles"

Sehr geehrter Herr Leuser,

vielen Dank für die Gelegenheit uns an der Stellungnahme zum EU-KOM Vorschlag zu den „Clean Corporate Vehicles“ beteiligen zu können. Anbei finden Sie unsere Antworten. Für Nachfragen stehen wir sehr gerne zur Verfügung. Gerne können Sie mich als zentralen Ansprechpartner der EnBW für alle politischen und gesetzlichen Fragestellungen rund um die Elektromobilität und Ladeinfrastruktur hinterlegen.

Wie bewerten Sie den Vorschlag der Kommission vom 16. Dezember 2025 zur Regulierung von Sauberen Unternehmensflotten?

EnBW begrüßt den Verordnungsvorschlag der EU-KOM sehr und hat sich bereits im Vorfeld für eine solche Initiative ausgesprochen. Eine verbindliche Regulierung in Form eines Verordnungsvorschlags ist aus Sicht der EnBW zwingend notwendig, da der Verkehrssektor weiterhin weder in Europa noch in Deutschland einen nennenswerten Beitrag zur Reduktion der THG leistet. Der Verkehr macht ca. 29% der gesamten Treibhausgas-Emissionen (THG) in der EU aus und ist nach wie vor stark von fossilen Brennstoffen abhängig. Dabei verursacht der Straßenverkehr mit 60% den höchsten Anteil an Emissionen. Grund hierfür ist vor allem der zögerliche Hochlauf von emissionsfreien Fahrzeugen in der EU. Unternehmensflotten sind einer der zentrale Hebel, um sowohl den Absatz emissionsfreier Fahrzeuge dauerhaft und zeitnah anzuheben als auch um den europäischen Markt für Elektromobilität und die Wertschöpfung in Europa zu stärken. Die Fokussierung auf Dienstwagenflotten ist wichtig, weil gerade Unternehmensflotten die meisten Kilometer zurücklegen und mehr als 70 % der CO₂-Emissionen neuer Fahrzeuge verursachen (siehe auch Studie von EY). Die Initiative der EU-Kommission, einen legislativen Vorschlag zu „Cleaning the Corporate Fleet“ ist richtig und muss nun schnell zwischen Ratsseite und EP ausverhandelt werden.

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?

Aus Sicht der EnBW sind die von der EU-KOM im Rahmen des Verordnungsvorschlags *“Cleaning the Corporate Fleet”* vorgeschlagenen Quoten für die Elektrifizierung von Unternehmensfuhrparks bis 2030 und 2035 insgesamt fair, ambitioniert und gut ausbalanciert. Die Vorgaben setzen einen wichtigen Impuls zur weiteren Dekarbonisierung des Straßenverkehrs, sind aus unserer Sicht realistisch erreichbar und stehen im Einklang mit den Zielvorgaben der einzelnen bereits in Kraft getretenen Gesetze, die im Rahmen des Green Deal verabschiedet wurden.

Mit steigender Nachfrage durch verbindliche Quoten wird sich die Modellvielfalt batterieelektrischer Fahrzeuge weiter vergrößern. Dieser Effekt ist bereits heute sichtbar und wird sich angesichts verstärkter OEM-Investitionen in die Elektromobilität weiter beschleunigen. Als Nebeneffekt erwarten wir zudem eine dynamische Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes für Elektrofahrzeuge, der entscheidend für eine breite Durchdringung verschiedener Kundengruppen und Kosteneffizienz ist.

Deutschland erfüllt die Anforderungen der EU-AFIR bereits heute und übererfüllt sie in weiten Teilen sogar. Als größter Betreiber öffentlicher Schnellladeparks hat EnBW seit Beginn der Verkehrswende massiv in den Ausbau der Ladeinfrastruktur investiert.

Wir sind überzeugt, dass die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur in Deutschland kein Hemmnis für den Hochlauf der Elektromobilität darstellt. Im Gegenteil: Der Ausbau erfolgte frühzeitig und mit erheblichem unternehmerischem Risiko. Viele Standorte sind noch nicht voll ausgelastet, und nicht jede einzelne Ladestation ist aktuell wirtschaftlich. Dennoch hat EnBW langfristig investiert, weil wir an den Hochlauf der Elektromobilität glauben und weiterhin daran festhalten.

Der Verordnungsvorschlag schafft Planungssicherheit und unterstützt zugleich einen stabilen Markthochlauf. Die höheren Elektrifizierungsquoten führen mittel- bis langfristig zu einer steigenden Auslastung der Ladeinfrastruktur und damit zu besseren Skaleneffekten im Betrieb. Gleichzeitig begrüßen wir die klare europäische Regulierung, da sie Wettbewerbsverzerrungen zwischen Mitgliedstaaten reduziert.

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?

Aus Sicht der EnBW stehen wir der vorgeschlagenen Regelung grundsätzlich neutral gegenüber. Für uns steht im Mittelpunkt, dass der Hochlauf der Elektromobilität gelingt und damit die europäischen und nationalen Klima- und Dekarbonisierungsziele erreicht werden. Jede Regulierung, die diesen Transformationsprozess beschleunigt, begrüßen wir grundsätzlich. Gleichzeitig ist nachvollziehbar, dass die Europäische Kommission im Rahmen industriepolitischer Maßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit Europas stärken und zusätzliche Produktionskapazitäten für emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge aufbauen möchte. Vor diesem Hintergrund ist verständlich, dass sogenannte „Local Content“-Kriterien bei der Vergabe staatlicher Förderungen oder finanzieller Anreize in Erwägung gezogen werden. Wichtig ist aus unserer Sicht jedoch, dass solche Kriterien WTO-konform ausgestaltet werden, den internationalen Handel nicht verzerren und in einem fairen, wettbewerblichen Umfeld stehen. Rahmenbedingungen, die zu handelspolitischen Konflikten führen oder die Marktverfügbarkeit von Fahrzeugen einschränken könnten, wären kontraproduktiv für den notwendigen Hochlauf der Elektromobilität.

Gibt es Vorschläge von Ihnen, wie der Regulierungsvorschlag geändert werden sollte z.B. zur Verbesserung der Effektivität, Kostenminderung?

Die EnBW bewertet den vorliegenden Verordnungsvorschlag insgesamt positiv und sieht derzeit keinen grundlegenden Änderungsbedarf. Aus unserer Sicht ist der Vorschlag ausgewogen gestaltet und adressiert gezielt die Unternehmensflotten großer Marktteilnehmer. Kleine und mittlere Unternehmen (KMU) bleiben bewusst ausgenommen, was wir im Sinne der Verhältnismäßigkeit gutheißen.

Die Entscheidung der EU-KOM, den Rechtsrahmen in Form einer Verordnung vorzulegen, schafft zudem in allen Mitgliedstaaten einen einheitlichen und verbindlichen Standard. Dies erhöht die Effektivität der Maßnahme und vermeidet divergierende nationale Regelungen, die den Binnenmarkt belasten könnten. Die im Vorschlag hinterlegten Anforderungen sind aus unserer Sicht weder überambitioniert noch unrealistisch, sondern berücksichtigen die unterschiedlichen wirtschaftlichen Ausgangslagen der Mitgliedstaaten. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Zielerreichung in der Praxis möglich ist. Ab 2035 erwarten wir eine sehr hohe Marktdurchdringung batterieelektrischer Fahrzeuge. Die technologische Entwicklung – insbesondere hinsichtlich Reichweiten, Ladegeschwindigkeiten und Batterietechnologien – wird weiter voranschreiten. Ebenso werden Anschaffungskosten und Gesamtkosten über den Lebenszyklus (TCO) sinken und die Wirtschaftlichkeit für Unternehmen zusätzlich verbessern.

Vor diesem Hintergrund sieht die EnBW aktuell keinen Änderungsbedarf am Verordnungsvorschlag. Vielmehr halten wir ihn für ein geeignetes und verhältnismäßiges Instrument, um die Dekarbonisierung der Unternehmensflotten in Europa nachhaltig zu unterstützen.