

**20.03.26****Empfehlungen**  
der Ausschüsse

EU - Fz - U - Vk - Wi

zu **Punkt 60** der 1063. Sitzung des Bundesrates am 27. März 2026**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über saubere Unternehmensfahrzeuge****COM(2025) 994 final; Ratsdok. 17016/25****A**Der **Finanzausschuss (Fz)**,der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat, zu der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG wie folgt Stellung zu nehmen:

- Wi  
(bei An-  
nahme  
entfallen  
Ziffer 2  
bis  
Ziffer 10  
und  
Ziffer 12)
1. a) Der Bundesrat sieht diesen Verordnungsvorschlag in seiner Gesamtheit kritisch und ist der Auffassung, dass er nicht verabschiedet werden sollte.
  - b) Der Bundesrat sieht keinen weiteren, auf die Fahrzeugabnehmer abstellenden Regulierungsbedarf, da bereits ein umfassendes Regime zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Straßenverkehr besteht: Mit der Regulierung von CO<sub>2</sub>-Grenzwerten wird die Herstellerseite reguliert, während mit dem europäischen Emissionshandels-System 2 (European Union Emissions Trading System 2, EU-ETS 2) ein Anreizsystem auf Seiten der Nutzer geschaffen wird, in dem fossile Kraftstoffe negativ angereizt werden. Es bedarf auch keiner zusätzlichen Regulierung der Nachfrage, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur anzureizen. Dieser wird bereits durch die Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) geregelt.

- c) Gerade für die von der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung bereits erfassten Fahrzeughersteller würde der Verordnungsvorschlag zu einer inkohärenten Doppelregulierung mit weiteren Belastungen führen, da er je nach nationaler Quote früher zu erfüllende und höhere Ziele vorsieht, die letztlich auch herstellerseitig zu bedienen wären. Dies konterkariert die laufenden Diskussionen zur notwendigen Anpassung der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung. Der Bundesrat lehnt eine solche Doppelregulierung und teilweise Verschärfung deshalb ab.
- d) Der Bundesrat spricht sich dagegen aus, dass durch unterschiedliche Quoten für die Mitgliedstaaten eine Harmonisierung des Binnenmarktes – gerade auch im Hinblick auf das Erfordernis des Aufbaus ausreichender Ladeinfrastruktur – unterlaufen wird. Statt eine für die langfristige Erreichung der CO<sub>2</sub>-Ziele erforderliche Harmonisierung der Marktsituation für Gering- und Nullemissionsfahrzeuge in den Mitgliedstaaten zu erreichen, würde durch den Vorschlag der Binnenmarkt durch national unterschiedliche Quoten fragmentiert.
- e) Der Bundesrat sieht kritisch, dass in die Steuerhoheit der Mitgliedstaaten eingegriffen wird. Er spricht sich außerdem gegen die mit dem Vorschlag einhergehenden und umfangreichen bürokratischen Vorgaben im Hinblick auf Berichts- und Nachweispflichten aus. Insbesondere die Vorlage von Umsetzungsplänen bereits im Jahr 2028 ist unangemessen.
- f) Der Bundesrat lehnt die vorgesehene Delegation der Befugnis zur Festlegung von Kriterien zu „in der Europäischen Union hergestellt“ auf die Kommission ab. Diese Definition wird wesentliche und weitreichende Regelungen treffen, die im Hauptrechtsakt geregelt werden müssen und mithin durch den Unionsgesetzgeber selbst. Der Bundesrat unterstreicht dabei, dass die Regelung auch im selben Rechtsakt erfolgen muss und nicht in anderen Rechtsakten wie dem geplanten Industry Accelerator Act. Ansonsten bestünde durch die getrennte Verhandlung der Rechtsakte die Gefahr, dass nicht zueinander passende Regelungen entstehen.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1)

2. Der Bundesrat begrüßt die Anstrengungen der Kommission, den Klimaschutz im Straßenverkehr und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Automobilsektors über zusätzliche Maßnahmen zur Dekarbonisierung von Unternehmensflotten zu stärken.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1)

3. Der Bundesrat teilt die Einschätzung der Kommission, dass gewerbliche Fahrzeugflotten auch aufgrund der hohen Zulassungsanteile in diesem Bereich und der im Vergleich zu Privatfahrzeugen höheren Laufleistung wesentliche Auswirkungen auf die Klimabilanz des Verkehrssektors besitzen. Weil Unternehmensfahrzeuge über den Gebrauchtwagenmarkt anschließend häufig von Privatpersonen weitergenutzt werden, prägen diese Fahrzeuge die Emissionsbilanz des Straßenverkehrs über eine lange Zeit. Vor diesem Hintergrund können durch die Elektrifizierung der Unternehmensflotten erhebliche Klimaschutzpotenziale gehoben werden.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1)

4. Der Bundesrat ist zudem davon überzeugt, dass Maßnahmen zur Steigerung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten dazu beitragen können, die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Automobilssektors zu verstärken. Untersuchungen zeigen, dass Unternehmen häufiger Elektrofahrzeuge kaufen, die in der Europäischen Union produziert wurden, als andere Käufergruppen. Der Bundesrat unterstützt auch vor diesem industriepolitischen Hintergrund die von der Kommission verfolgte Strategie.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1)

5. Zudem betont der Bundesrat, dass Maßnahmen für mehr emissionsfreie Unternehmensfahrzeuge in Kombination mit der vergleichsweise schnellen Weiternutzung durch Privatpersonen dazu führen, dass die Elektromobilität über den Gebrauchtwagenmarkt für mehr Menschen bezahlbar wird und von diesen genutzt werden kann. Auch unter diesem Gesichtspunkt sind die Bestrebungen der Kommission zu unterstützen.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1)

6. Der Bundesrat begrüßt den Plan, Investitionssicherheit für die Automobilwirtschaft zu schaffen, indem der Verordnungsvorschlag mitgliedstaatliche Ziele für den Anteil emissionsfreier und emissionsarmer Unternehmensfahrzeuge vorsieht.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1)

7. Der Bundesrat betont, dass die Ziele die Besonderheiten der einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigen müssen. Der Bundesrat ist überzeugt, dass Deutschland aufgrund seiner Leistungs- und Innovationsfähigkeit die vorge schlagenen Zielwerte erreichen und so eine Vorbildfunktion einnehmen kann.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1)

8. Der Bundesrat unterstützt den Vorschlag, dass die Mitgliedstaaten eigenständig die jeweils geeigneten Maßnahmen ergreifen können, um ihre Ziele zu erreichen, und begrüßt die vorgesehene KMU-freundliche Regelung, dass lediglich große Unternehmen in den Geltungsbereich fallen sollen. Er begrüßt auch, dass der Vorschlag zudem ohne direkte Ziele für einzelne Unternehmen auskommt, sondern über ein mitgliedstaatliches Gesamtziel eine hinreichende Umsetzungsflexibilität vorsieht.

Fz  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1)

9. Der Bundesrat nimmt den Verordnungsvorschlag über saubere Unternehmensfahrzeuge, mit dem neben der Schaffung von steuerlichen Anreiz- und Förderregelungen für emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeuge (wie beispielsweise beschleunigte Abschreibungsregelungen) die schrittweise Abschaffung von finanziellen Anreizen für nicht emissionsfreie oder emissionsarme Unternehmensfahrzeuge vorgesehen wird, zur Kenntnis.

Fz  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1)

10. Der Bundesrat unterstützt die Bemühungen der Kommission zur Förderung der Ausweitung des Einsatzes emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge, um die Klima- und Nachhaltigkeitsziele zu erreichen.

Fz  
(bei An-  
nahme  
entfallen  
Ziffer 12  
und  
Ziffer 13)

11. Der Bundesrat weist jedoch darauf hin, dass die EU im Bereich der direkten Steuern keine Gesetzgebungskompetenz besitzt. Aus diesen Gründen wird die in Artikel 4 des Verordnungsvorschlags vorgesehene Regelung, die unmittelbare Auswirkungen auf die Ertragsbesteuerung von Unternehmen haben könnte, unter dem Gesichtspunkt der Kompetenzverteilung kritisch hinterfragt. Eine Abschaffung von finanziellen Anreizen in Form der Abzugsfähigkeit der Anschaffungskosten durch Absetzungen für Abnutzungen oder von Mietaufwendungen für Unternehmensfahrzeuge als Betriebsausgaben würde massiv in die allgemeinen Besteuerungsgrundsätze eingreifen (objektives Nettoprinzip).

Der Bundesrat bittet deshalb die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene für eine entsprechende Klarstellung einzusetzen.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 1  
oder  
Ziffer 11)

12. Der Bundesrat erneuert seine Position, dass er in einer CO<sub>2</sub>-basierten Steuersystematik Chancen erkennt, um den Anteil von Batteriefahrzeugen an allen Neuzulassungen weiter zu steigern (vergleiche BR-Drucksache 130/25 (Beschluss)). Vor diesem Hintergrund begrüßt der Bundesrat die seitens der Kommission vorgeschlagene Regelung, dass die Mitgliedstaaten zumindest zeitweise keine finanzielle Unterstützung für den Kauf, das Leasing, die Miete, den Mietkauf oder den Betrieb von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen durch Unternehmen gewähren, die keine emissionsfreien oder emissionsarmen Fahrzeuge sind.

U  
(entfällt  
bei An-  
nahme  
von  
Ziffer 11)

13. Der Bundesrat teilt die Einschätzung der Kommission, dass darüber hinaus weitere zielgerichtete Anreize und Regelungen die Elektrifizierung von Unternehmensflotten entscheidend antreiben können. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die von der Kommission genannten Möglichkeiten und Beispiele, darunter Steuervergünstigungen, staatliche Fördermaßnahmen, Anforderungen an Lizenzen für Personenverkehrsdienste oder eine bessere Verfügbarkeit von Ladepunkten. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, ihrerseits weitere Maßnahmen zu ergreifen, um den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge in Unternehmensflotten schneller und deutlicher zu steigern.

U  
Wi

14. Der Bundesrat übermittelt diese Stellungnahme direkt an die Kommission.

## B

15. Der **Verkehrsausschuss**

empfiehlt dem Bundesrat, von der Vorlage gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG Kenntnis zu nehmen.

## C

Der **federführende Ausschuss für Fragen der Europäischen Union**

hat seine Beratungen noch nicht abgeschlossen.\*

---

\* Der Freistaat Bayern hat beim Präsidenten des Bundesrates beantragt, die Vorlage auf die Tagesordnung der 1063. Sitzung des Bundesrates am 27. März 2026 zu setzen.