

STELLUNGNAHME

zum Entwurf der EU-Verordnung zur Beschleunigung der Einführung emissionsfreier Fahrzeuge in den Unternehmensflotten („Clean Corporate Vehicles“) vom 16.12.2025

Brüssel/Berlin, 14.04.2026

*Der Verband kommunaler Unternehmen e. V. (VKU) vertritt über 1.600 Stadtwerke und kommunalwirtschaftliche Unternehmen in den Bereichen Energie, Wasser/Abwasser, Abfallwirtschaft sowie Telekommunikation. Mit rund 319.000 Beschäftigten wurden 2023 Umsatzerlöse von über 213 Milliarden Euro erwirtschaftet und mehr als 19 Milliarden Euro investiert. Im Endkundensegment haben die VKU-Mitgliedsunternehmen signifikante Marktanteile in zentralen Ver- und Entsorgungsbereichen: Strom 66 Prozent, Gas 65 Prozent, Wärme 72 Prozent, Trinkwasser 88 Prozent, Abwasser 50 Prozent. Die kommunale Abfallwirtschaft hat seit 1990 rund 90 Prozent ihrer CO2-Emissionen eingespart – damit ist sie der Hidden Champion des Klimaschutzes. Immer mehr Mitgliedsunternehmen engagieren sich im Breitbandausbau und investieren pro Jahr über 1 Milliarde Euro. [Zahlen Daten Fakten 2025](#)
Wir halten Deutschland am Laufen – denn Zukunft wird vor Ort gemacht: Unser Beitrag für heute und morgen: #Daseinsvorsorge.*

Unsere Positionen: <https://www.vku.de/vku-positionen/>

Interessenvertretung:

Der VKU ist registrierter Interessenvertreter und wird im Lobbyregister des Bundes unter der Registernummer: R000098 und im EU-Transparenzregister: 1420587986-32 geführt. Der VKU betreibt Interessenvertretung auf der Grundlage des „Verhaltenskodex für Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter im Rahmen des Lobbyregistergesetzes“.

Verband kommunaler Unternehmen e.V. · Invalidenstraße 91 · 10115 Berlin
Fon +49 30 58580-0 · info@vku.de · www.vku.de

Der VKU ist mit einer Veröffentlichung seiner Stellungnahme (im Internet) einschließlich der personenbezogenen Daten einverstanden.

Bedeutung des Vorhabens für kommunale Unternehmen

Mit dem Vorschlag für eine Verordnung über „Clean Corporate Vehicles“ schafft die Europäische Kommission einen neuen EU-weiten Regulierungsrahmen, der erstmals verbindliche Vorgaben für die Dekarbonisierung von Unternehmensflotten großer Unternehmen ab 2030 einführt. Der Ansatz zielt darauf ab, den Markthochlauf emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge zu beschleunigen, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie zu stärken und den Beitrag des Straßenverkehrs zur Erreichung der Klima- und Energieziele der EU zu erhöhen.

Auch die großen kommunalen Unternehmen fallen unter den Vorschlag. In diesem Fall müssten sie künftig die national festgelegten Mindestanteile an emissionsfreien bzw. emissionsarmen Fahrzeugen in ihren Neuzulassungen erfüllen. Darüber hinaus betrifft sie die geplante Vorgabe, dass staatliche finanzielle Förderungen nur noch für Fahrzeuge gewährt werden dürfen, die emissionsfrei oder emissionsarm und „Made in the EU“ sind – ein Aspekt, der auch für kommunale Flottenbeschaffungen und -finanzierungen erhebliche praktische Relevanz hat.

Positionen des VKU in Kürze

Grundsätzlich werden die Zielvorgaben des Verordnungsentwurfs als realistisch und erfüllbar angesehen, sofern sie differenziert und praxisnah ausgestaltet werden.

Bewertung des PKW-Segments. Die Anforderungen im PKW-Bereich stellen für die meisten Energieversorger und kommunalen Unternehmen keine wesentliche Herausforderung dar, da bereits heute ein hoher Anteil elektrifizierter oder emissionsarmer Fahrzeuge vorhanden ist. Auch PKW-dominierte Organisationen wie Vertriebsseinheiten oder Unternehmen mit Benefit-Car-Strukturen können die Vorgaben in der Regel problemlos erfüllen. Insgesamt erscheinen die Zielsetzungen im PKW-Segment daher durchaus umsetzbar.

Herausforderungen bei leichten Nutzfahrzeugen. Deutlich komplexer ist die Lage im Nutzfahrzeuggbereich, insbesondere bei Fahrzeugen der Kategorie N1. Die Verordnung definiert Vans gemäß Regulation (EU) 2018/858 als Fahrzeuge der Kategorie N1 für den Gütertransport mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t. Diese Einstufung bildet die tatsächlichen Einsatzprofile kommunaler und energiewirtschaftlicher Unternehmen jedoch nur teilweise ab, da viele dieser Fahrzeuge Tätigkeiten erfüllen, die über den reinen Gütertransport hinausgehen.

Vielfältige kommunale Einsatzprofile. Zu den betroffenen Fahrzeugen zählen Netzservicefahrzeuge, die schwere Werkzeuge, Kabeltrommeln oder mobile Notstromaggregate transportieren und hohe Anhängelasten benötigen, sowie Sonderfahrzeuge zur Infrastrukturwartung mit höhergelegtem Fahrwerk oder integrierten Werkstattmodulen. Hinzu kommen arbeitsgeräteorientierte Multifunktionsfahrzeuge sowie Baustellenfahrzeuge im Sinne von § 35 Abs. 6 StVO. Letztere nutzen den Dieselantrieb häufig zusätzlich als stationären Nebenantrieb für Kompressoren oder Hydraulikaggregate – eine Dauerleistung, die batterieelektrische Fahrzeuge derzeit nicht bereitstellen können. Während Logistikunternehmen aufgrund stark standardisierter Fahrzeugtypen deutlich einfacher auf elektrische Antriebe umstellen können, sind kommunale Fuhrparks mit wesentlich anspruchsvolleren und variableren Einsatzprofilen konfrontiert.

Technische Realitätsgrenzen und Marktsituation. Im N1-Segment bestehen nach wie vor relevante technische und marktseitige Einschränkungen. Die Verfügbarkeit geeigneter elektrischer N1-Modelle ist begrenzt, Lieferzeiten sind lang, und viele für kommunale Anwendungen notwendige Varianten werden nicht angeboten. Zu den technischen Grenzen zählen die reduzierten Zuladungsreserven aufgrund der Batteriegewichte, eingeschränkte oder nicht verfügbare Anhängelasten, unzureichende Reichweiten insbesondere bei winterlichen Einsatzbedingungen, das Fehlen von Allradvarianten sowie die begrenzte Verfügbarkeit elektrifizierter Spezial- und Werkstattaufbauten. Besonders herausfordernd bleibt die Frage stationärer Nebenantriebe, die weiterhin dieselbetrieben sind und für viele Anwendungen unverzichtbar bleiben. Auch Reaktionszeitvorgaben wie 30-Minuten-Entstörzeiten können im N1-Bereich derzeit nicht in allen Einsatzfällen sicher elektrisch erfüllt werden.

Bedeutung für Versorgungssicherheit und kritische Infrastruktur (KRITIS). Versorgungssicherheit und die Aufrechterhaltung kritischer Infrastruktur haben höchste Priorität. In Blackout-Szenarien ist es notwendig, Fahrzeuge vorzuhalten, die dieselbetriebene Aggregate sowohl transportieren als auch betreiben können. Ein vollständig elektrischer Fuhrpark wäre hierfür nach heutigem Stand nicht krisenfest. Die besonderen Anforderungen im KRITIS-Bereich müssen daher zwingend berücksichtigt werden und dürfen nicht durch starre Quotenregelungen eingeschränkt werden.

Notwendige regulatorische Anpassungen. Vor diesem Hintergrund sind klar definierte und praxistaugliche Ausnahmeregelungen erforderlich, analog zu § 4 des deutschen Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz. Diese sollten insbesondere für Einsatzfahrzeuge, Allrad- und Anhängelast-Anwendungen, arbeitsgeräteorientierte Multifunktionsfahrzeuge, KRITIS-relevante Entstörungsfahrzeuge sowie Baustellenfahrzeuge nach § 35 Abs. 6 StVO gelten, die auf stationäre Nebenantriebe angewiesen sind. Darüber hinaus sind ausreichende Übergangsfristen notwendig,

insbesondere für Einsatzbereiche, in denen der Markt derzeit keine elektrischen Alternativen bereitstellt. Zusätzlich sollte eine differenzierte Betrachtung innerhalb der N1-Kategorie erfolgen, da eine pauschale Regulierung der vielfältigen Einsatzzwecke nicht sachgerecht wäre.

Ausblick auf die „Clean Vehicles Directive“. Auch die künftige Entwicklung nach dem Auslaufen der „Clean Vehicles Directive (CVD)“ ab 2030 sollte berücksichtigt werden. Es erscheint sinnvoll, bereits jetzt Vorkehrungen zu treffen, um dauerhaft spezifische Ausnahmen für kommunale und KRITIS-nahe Fahrzeuge zu ermöglichen.

Die Dekarbonisierung von Unternehmensflotten wird unterstützt. Damit die Umsetzung jedoch verantwortungsvoll, technisch machbar und krisenfest erfolgen kann, müssen die Verordnungsziele differenziert ausgestaltet werden. Realistische Quoten, klare Ausnahmeregelungen, ausreichende Übergangsfristen und die Berücksichtigung der besonderen Anforderungen kritischer Infrastruktur sind unerlässlich, um zentrale Funktionen der Daseinsvorsorge und Versorgungssicherheit nicht zu gefährden.

Bei Rückfragen oder Anmerkungen stehen Ihnen zur Verfügung:

Silvia Gietkowski

Referentin für Grundsatzfragen nachhaltiger Mobilität
Abteilung Abfallwirtschaft und Stadtsauberkeit VKS
VKU Hauptgeschäftsstelle
Telefon: +49 30 58580-263
E-Mail: gietkowski@vku.de

Anna Leena Wacker

Senior-Referentin für Kreislaufwirtschaft und Mobilität
VKU Büro Brüssel
Mobil: +49 170 8580 121
E-Mail: wacker@vku.de