



Council of the European Union
General Secretariat

Brussels, 30 January 2026

**Interinstitutional files:
2025/0421 (COD)**

WK 1565/2026 INIT

LIMITE

TRANS
AVIATION
MAR
CLIMA
COMPET

ENV
ENER
ECOFIN
IND
CODEC

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

WORKING DOCUMENT

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on Land Transport
N° Cion doc.:	17016/1/25 REV1 + ADD1 REV1 + ADD2
Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on clean corporate vehicles - Comments from Germany

Delegations will find, attached, questions from Germany on the above-mentioned proposal, followed by a courtesy translation in English.

WK 1565/2026 INIT

LIMITE

EN



Courtesy translation / Höflichkeitsübersetzung

Questions to the European Commission regarding the proposal for the regulation of clean corporate fleets for the written statement by January 30

General questions

- There are already today measures to reduce CO₂ emissions from corporate fleets at the level of the member states. Why is a new EU-wide regulation, which could lead to further bureaucratic growth, necessary in this situation from the Commission's point of view?
- The Commission has rejected binding targets at the level of individual companies, among other things, with reference to the high administrative costs associated with them, operational difficulties, and the limited availability of ZEV. For what reasons does the Commission conclude that this could be different with binding targets at the level of individual member states?
- Are ZLEV and ZEV not yet sufficiently economically advantageous in all areas of application today, so that companies prefer them in view of a TCO consideration? Is a regulatory approach at the EU level appropriate in this context?
- What impacts are seen for achieving climate goals? Does the Commission have data on the expected impacts in the individual member states?
- How does the regulation affect the planning security of vehicle manufacturers in the context of CO₂ fleet regulation and the current amendment proposal by the COM?
- Which measures would, in the opinion of the COM, fall under "Financial Support" according to Article 4? Do incentives and tax regulations also fall under this term?
- Why were the regulations on technology openness in CO₂ fleet regulation (reduction of tailpipe emissions targets coupled with a compensation regulation) not also adopted in the proposal for corporate fleets? What assessments of the consequences of such a technology open design has the COM made and for what reasons has it discarded those?
- Why were the regulations on flexibility in CO₂ fleet regulation (averaging of the fleet target value for 2030) not also adopted in the proposal for corporate fleets? What assessments of the consequences of such a flexible design has the COM made and for what reasons has it discarded them?

Target quotas for MS

- Why was the SME threshold chosen and not another characteristic such as a certain fleet size?

- How did COM come to the conclusion that the current ZEV quota in corporate fleets is "too low"? Was a quantification at the MS level carried out based on the current status?
- Why was a differentiation of the ZLEV and ZEV targets for member states chosen according to GDP per capita and not, for example, according to the current status of the charging infrastructure expansion?
- Why was only a ZEV target and no ZLEV target set for DEU and some other MS for 2035? How is this compatible with the principle of technology openness?

Economic impacts

- What impacts are expected on value creation and employment in the European automotive sector – in the short and long term?
- Why does the COM consider further costs for fleet operators (according to the Impact Assessment, in particular due to higher capital costs) appropriate at a time when the economy in Europe is under strong pressure?
- How can it be ensured that the availability of suitable ZEV models assumed in the Impact Assessment reflects market reality and delivery times? What does the CO2 fleet regulation achieve in this context?
- How robust is the estimate that large companies will achieve "adaptation cost savings" (including lower fuel costs) in the double-digit billion range, when residual value and technology uncertainties are explicitly named as central obstacles?
- How does the coupling of subsidies (leasing, purchase) to "emission-free" or "Made in EU" affect competitiveness, especially in the event of dependency on battery imports?
- To what extent does the COM consider the requirements for "Made in EU" compatible with WTO rules and dependence on Asian batteries? We generally request a more detailed assessment of the consequences of the specific COM proposal to be submitted.
- What do the amended regulations mean for the international competitiveness of the European automotive industry?
- What effects do the new regulations have on the development and production of technologies such as PHEVs, range extenders, and combustion engines?
- Commercial vehicles are usually from higher-priced segments than those on average demanded by private customers. Used vehicles therefore often do not remain in the domestic market. What effects of the regulation on the BEV used car markets and prices there does the COM assume in this context?

Bureaucratic burdens

- How will the annual reporting of new registrations by member states be implemented without excessively increasing bureaucratic effort?
- Could the regulation, for example, be considered fulfilled if, in a member state, the share of zero-emission vehicles or zero- and low-emission vehicles in commercial new registrations overall exceeds the respective targets (without additionally differentiating by company size)?

Fragen an KOM zum Vorschlag der Regulierung für Saubere Unternehmensflotten (Clean Corporate Fleets) für die Schriftliche Stellungnahme bis zum 30. Januar.

Allgemeine Fragen

- Es gibt bereits Maßnahmen zur CO₂-Emissionsminderung von Unternehmensflotten auf Ebene der Mitgliedstaaten. Warum ist in dieser Situation aus Sicht der Kommission überhaupt eine neue EU-weite Regulierung notwendig, die zu einem weiteren Aufwuchs an Bürokratie führen könnte?
- Die Kommission hat verbindliche Zielvorgaben auf der Ebene der einzelnen Unternehmen u.a. mit Verweis auf die damit verbundenen hohen administrativen Kosten, operative Schwierigkeiten („operational difficulties“) und die begrenzte Verfügbarkeit von ZEV verworfen. Aus welchen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass dies bei verbindlichen Zielvorgaben auf Ebene der einzelnen Mitgliedstaaten anders sein könnte?
- Sind ZLEV und ZEV heute noch nicht in allen Anwendungsbereichen ausreichend ökonomisch vorteilhaft, sodass Unternehmen mit Blick auf eine TCO-Betrachtung diese vorziehen? Ist vor diesem Hintergrund ein regulatorischer Ansatz auf EU-Ebene zielführend?
- Welche Auswirkungen werden für die Erreichung der Klimaziele gesehen? Liegen der Kommission Daten über die erwarteten Auswirkungen in den einzelnen Mitgliedstaaten vor?
- Wie wirkt sich die Regelung auf die Planungssicherheit der Fahrzeughersteller vor dem Hintergrund der CO₂-Flottenregulierung und des aktuellen Änderungsvorschlags der KOM hierzu aus?
- Welche Maßnahmen würden nach Ansicht der KOM unter Artikel 4 als „Financial Support“ fallen? Fallen auch Anreize und Regelungen steuerlicher Art unter diesen Begriff?
- Warum wurden die Regelungen zur Technologieoffenheit in der CO₂-Flottenregulierung (Reduzierung der tailpipe-Emissionen und Kompensationsregelung) nicht auch im Vorschlag zu den Unternehmensflotten übernommen? Welche Abschätzungen zu den Folgewirkungen einer solche Ausgestaltung hat die KOM vorgenommen und aus welchen Gründen hat sie diese verworfen?
- Warum wurden die Regelungen zur Flexibilisierung in der CO₂-Flottenregulierung (averaging des Flottenzielwerts für 2030) nicht auch im Vorschlag zu den Unternehmensflotten übernommen? Welche Abschätzungen zu den Folgewirkungen einer solche Ausgestaltung hat die KOM vorgenommen und aus welchen Gründen hat sie diese verworfen?

Zu den Zielquoten für MS

- Wieso wurde die KMU-Schwelle gewählt und keine andere Kenngröße wie etwa eine bestimmte Flottengröße?
- Wie wurde quantifiziert, dass die heutige ZEV-Quote in Unternehmensflotten „zu niedrig“ ist? Wurde eine Quantifizierung auf MS-Ebene zum aktuellen Stand durchgeführt?

- Wieso wurde eine Differenzierung der ZLEV- und ZEV-Ziele für Mitgliedsstaaten gemäß BIP/Kopf gewählt und nicht etwa nach dem aktuellen Stand des Ladeinfrastrukturausbaus?
- Wieso wurde für DEU und einige andere MS für 2035 nur noch ZEV-Ziel und kein ZLEV Ziel mehr festgelegt? Wie ist die kompatibel mit dem Prinzip der Technologieoffenheit?

Wirtschaftliche Auswirkungen

- Welche Auswirkungen werden auf die Wertschöpfung und Beschäftigung im europäischen Automotive-Sektor erwartet – kurzfristig und langfristig?
- Wieso hält die KOM weitere Kosten für Flottenbetreiber (lt. Impact Assessment insb. durch höhere Kapitalkosten) in einer Zeit in der die Wirtschaft in Europa stark unter Druck steht für angemessen?
- Wie kann sichergestellt werden, dass die im Impact Assessment angenommene Verfügbarkeit von geeigneten ZEV-Modellen die Marktrealität und Lieferzeiten abbildet? Was bewirkt die CO₂-Flottenregulierung in diesem Kontext?
- Wie robust ist die Abschätzung, dass große Unternehmen per Saldo „Anpassungskosteneinsparungen“ (u.a. durch niedrigere Kraftstoffkosten) in zweistelliger Milliardenhöhe erzielen, wenn Restwert- und Technologieunsicherheiten ausdrücklich als zentrales Hindernis benannt werden?
- Wie wirkt sich die Kopplung von Förderungen (Leasing, Kauf) an "emissionsfrei" oder "Made in EU" auf Wettbewerbsfähigkeit aus, insbesondere bei Importabhängigkeit von Batterien?
- Inwieweit sieht KOM die Anforderungen zu "Made in EU" kompatibel mit den WTO-Regeln und der Abhängigkeit von asiatischen Batterien? Wir bitten grundsätzlich darum, eine genauere Abschätzung der Folgen des konkreten KOM-Vorschlags nachzureichen.
- Was bedeuten die angepassten Regelungen für die internationale Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie?
- Welche Effekte bedeuten die Neuregelungen für die Entwicklung und Produktion von Technologien wie PHEVs, Range Extender und Verbrennungsmotoren?
- Gewerblich zugelassene Fahrzeuge stammen in der Regel aus höherpreisigen Segmenten als von Privatkunden im Durchschnitt nachgefragt wird. Gebrauchtfahrzeuge verbleiben daher oftmals nicht im heimischen Markt. Von welchen Effekten der Regulierung auf die BEV-Gebrauchtwagenmärkte und die dortigen Preise geht KOM vor diesem Hintergrund aus?

Bürokratielasten

- Wie wird die jährliche Meldung von Neuzulassungen durch Mitgliedstaaten umgesetzt, ohne bürokratischen Aufwand übermäßig zu steigern?
- Könnte die Regulierung beispielsweise als erfüllt angesehen werden, sofern in einem Mitgliedsstaat der Anteil von Nullemissionsfahrzeugen bzw. Null- und Niedrigemissionsfahrzeuge an den gewerblichen Neuzulassungen insgesamt die jeweiligen Zielvorgaben übersteigen (ohne dass zusätzlich nach Unternehmensgröße differenziert werden müsste)?