



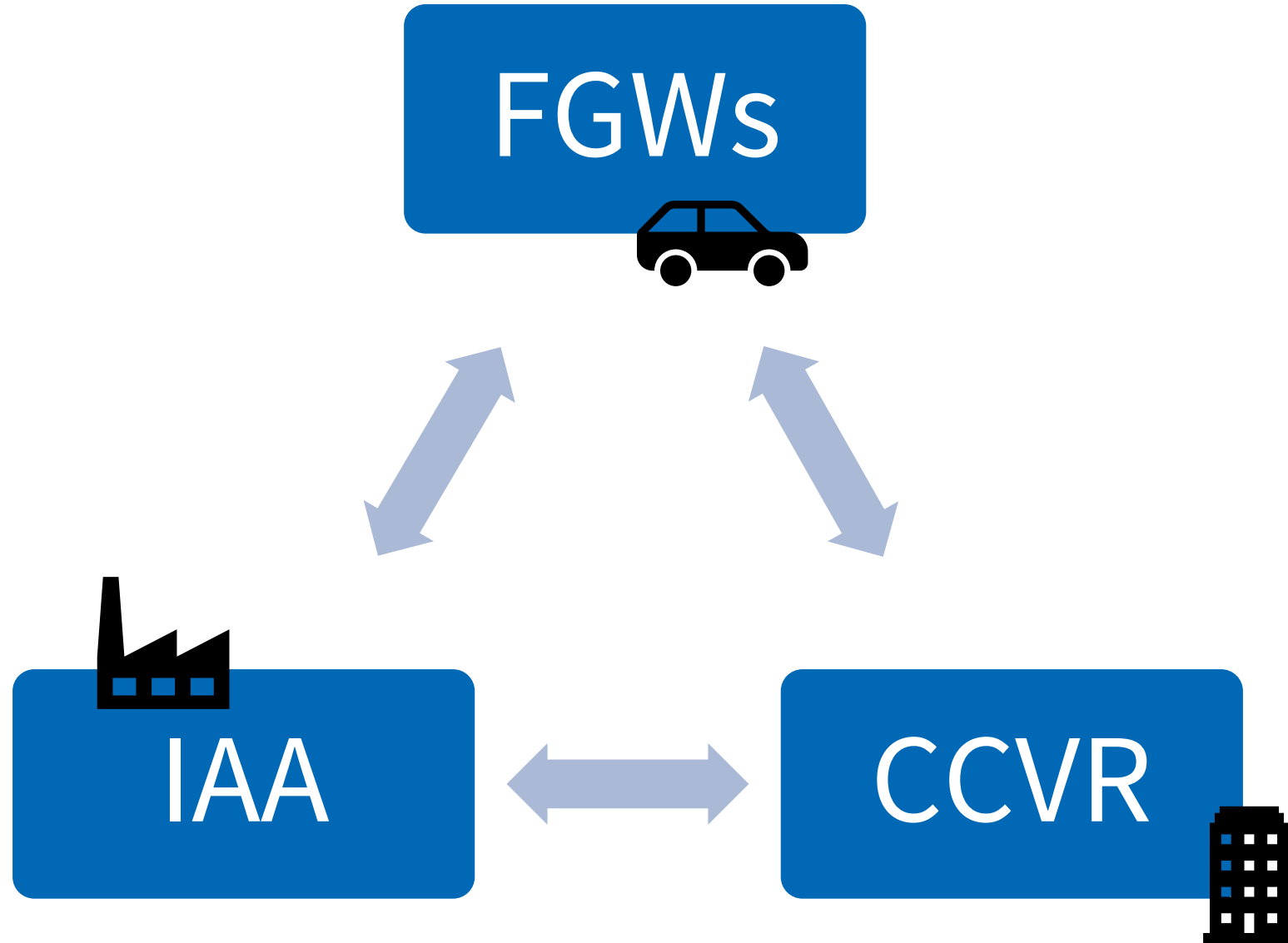
Aktueller Stand

Automotive Package

09.09.2026



Das Automotive Package



Position der Bundesregierung

KoaA Villa Borsig am 12. April:

- **90% in 2035, ohne Kompensation, inklusive Einhaltung Stahlquote?**
OFFEN: "Nicht vollständig"; auch über Kraftstoffe?, Doppelanrechnung
- **B&B (2025-29 und 2030-34), Averaging für 2030 und 2035**
OFFEN: Wie passt B&B und Averaging zusammen?
- **Aussetzen der Korrektur des UF ab 2027**
OFFEN: Verschiebung des 2027er Schritts oder (un-)befristete Aussetzung?
Regulatorische Umsetzung und Begründung?
- **VEEF: (e/biofuels-only Fahrzeuge): unverzüglich als 0g-Fahrzeuge**
OFFEN: Anbaubiomasse, Nachweisverfahren, Begründung 0g
- **Keine Supercredits für kleine E-Pkw**
OFFEN: Diesen Vorschlag oder jeglichen Vorschlag, Welche Begünstigungskategorien (wofür?) sind akzeptabel?
- **Ablehnung des fleets-Vorschlags der EU-KOM**
OFFEN: Diesen Vorschlag oder jeglichen?



Flottengrenzwerte

Empfehlungen der deutschen Umweltverbände

- Zielniveaus halten (bei averaging: Ende bis 2035)
- UF-Korrektur: Es gibt keine sachlichen Argumente, dies nicht zu tun, im Gegenteil
- VEEF: Keine biofuels: Potential ausgeschöpft, negative Effekte für Klima und Biodiversität
- Ambitioniertes fleets-Mandate umsetzen



2026: Das Entscheidungsjahr der Antriebswende Pkw

- **Technisch ausgereiftes** und **erschwingliches Vollsortiment**: ID.Polo (ab 25.000 Euro), Twingo (ab 20.000 Euro)
- **Ladesäulenabdeckung** in Kerneuropa ausreichend und schnell wachsend.
- **TCO**: In der Regel ist Laden günstiger als Tanken, v.a. beim Zuhause laden
- **E-Autos werden normal**: 2 Mio. Pkw in DE, 4-5% des Bestandes, sichtbar im Straßenbild, jedes Jahr kommen nun rund 750.000 neue E-Pkw hinzu



BOB
AUTOMOTIVE

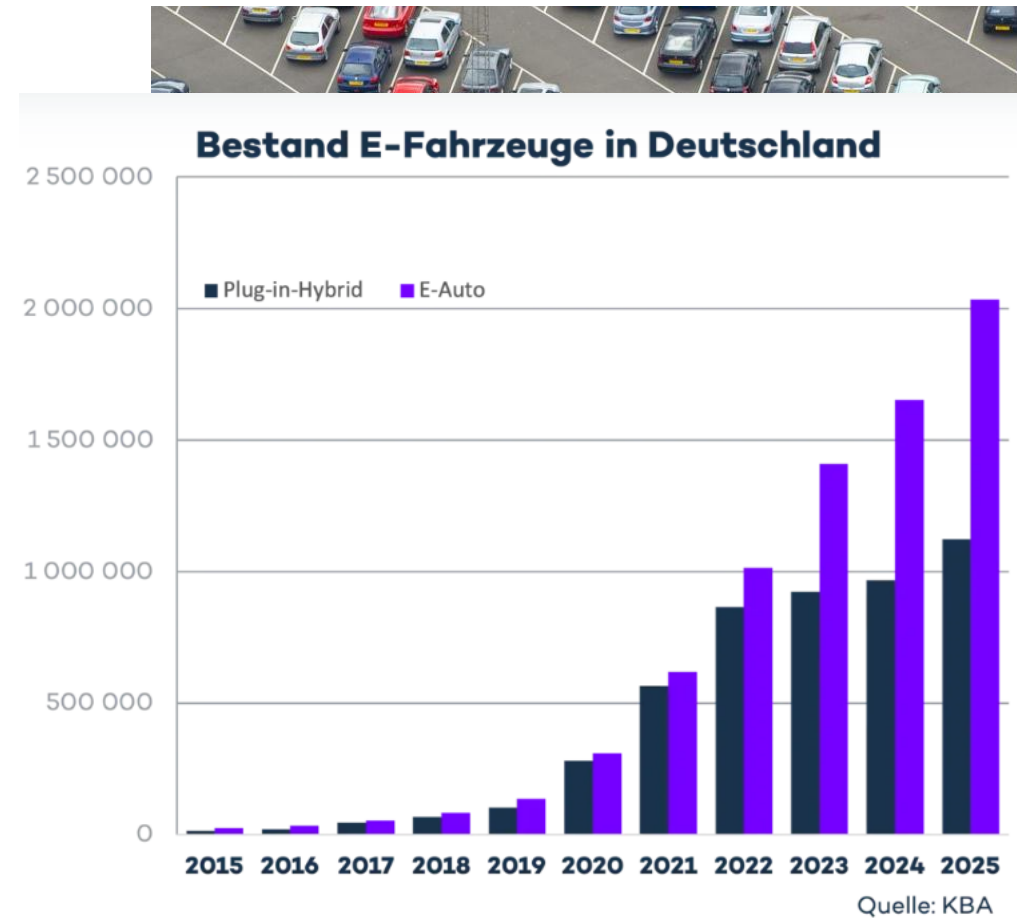
Renault Twingo
E-TECH Evolution

ab **149,70 €** inkl. MwSt. 5.000 km/Jahr Anpassbar

⚡ Rate inkl. 4.000 € E-Auto Förderung

🔌 Elektro ⚙️ Neuwagen
🛠️ Automatik 🚗 Kleinwagen

bob-automotive.com Ständig über 2.000 Autos verfügbar



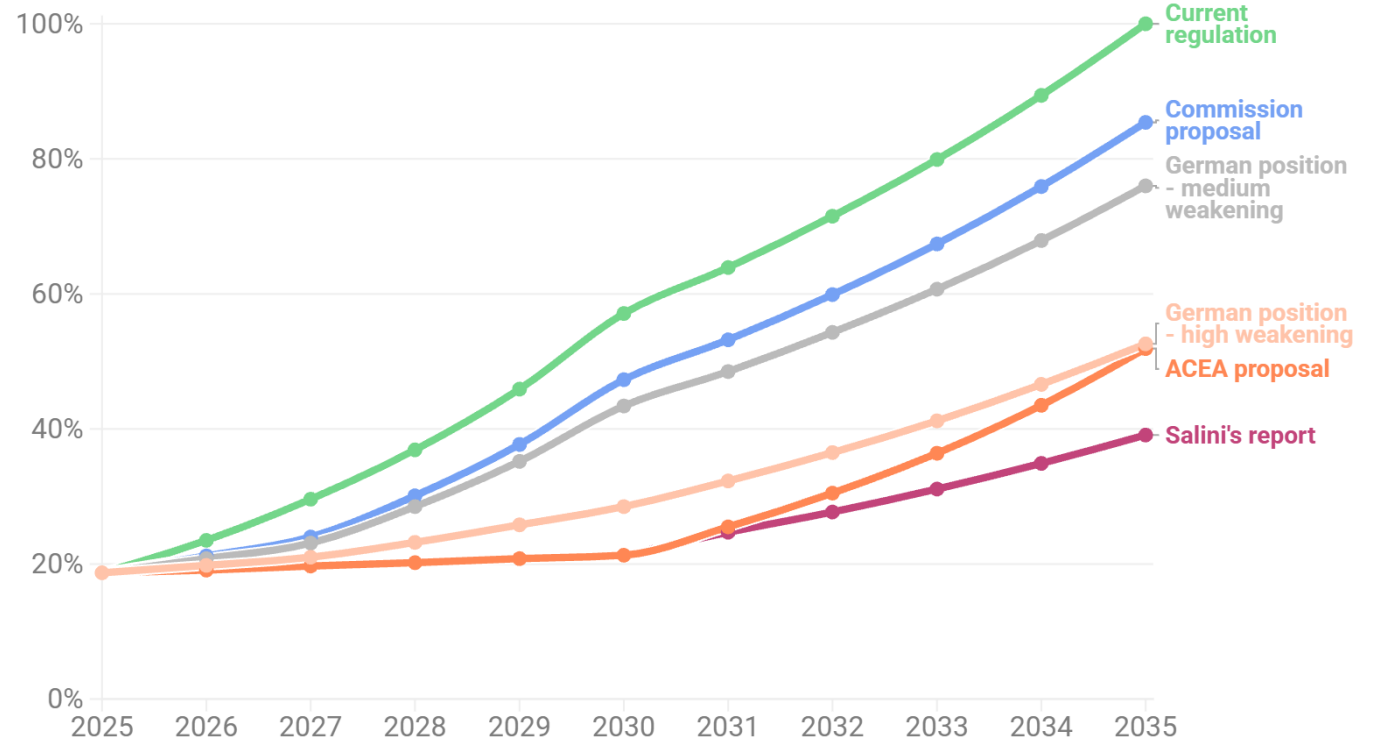
Die FGW-Vorschläge verringern den Marktanteil von BEV massiv

Veränderter Marktanteil von BEV im Jahr 2035 laut unterschiedlichen Vorschlägen:

- EU-Kom: 85%
- BuReg: Zwischen 76% und 53%
- Salini-Report: 40% (abhängig von PHEV-Anteil)

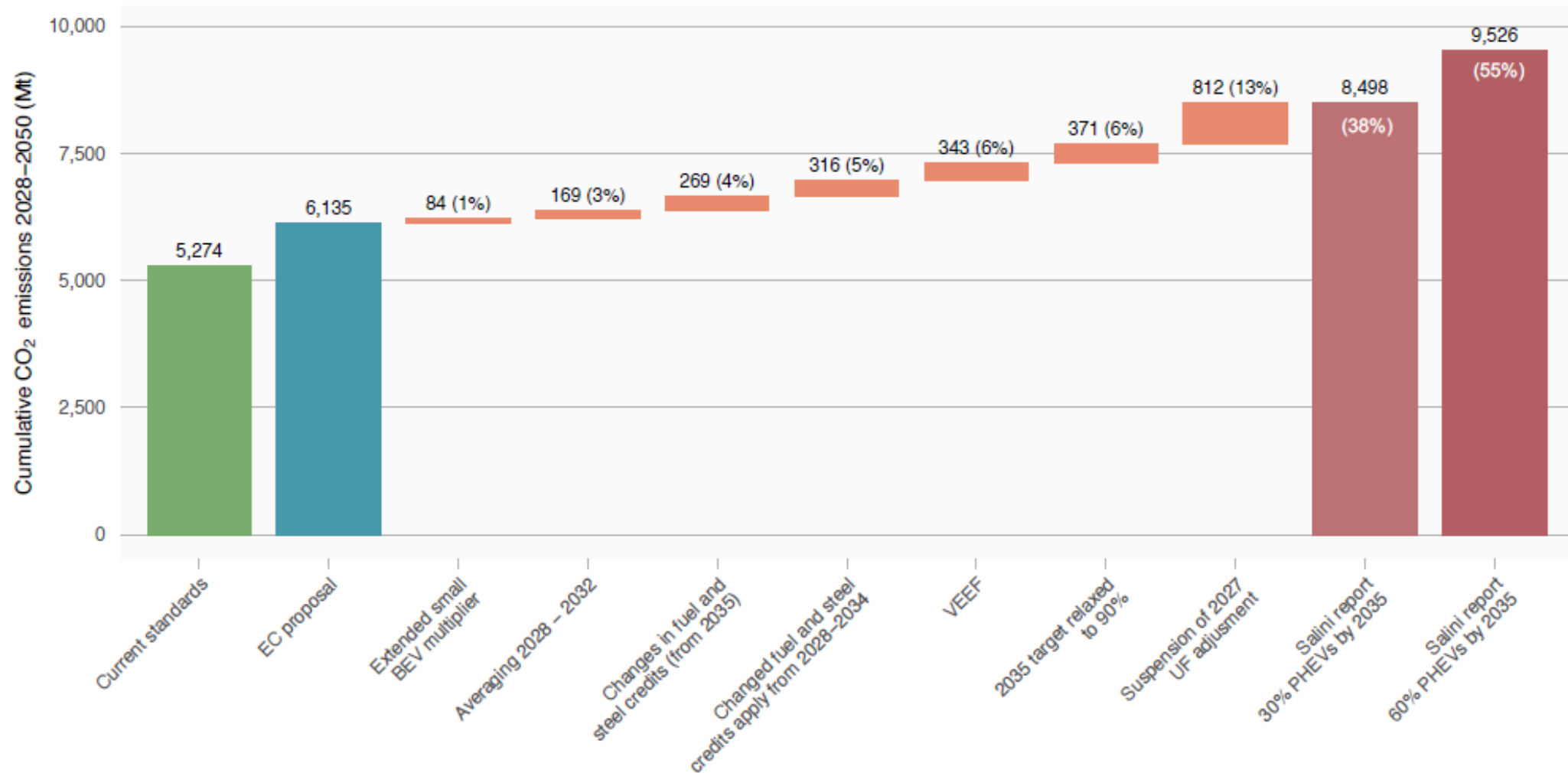
Salini's radical proposal could reduce BEV sales to 40% in 2035

BEV sales share



Source: T&E modelling

Mehremissionen durch die Salini-Vorschläge



ICCT: 9,5 Gt CO₂e bis 2050 ggü. 5 Gt bei den aktuellen CO₂-Standards

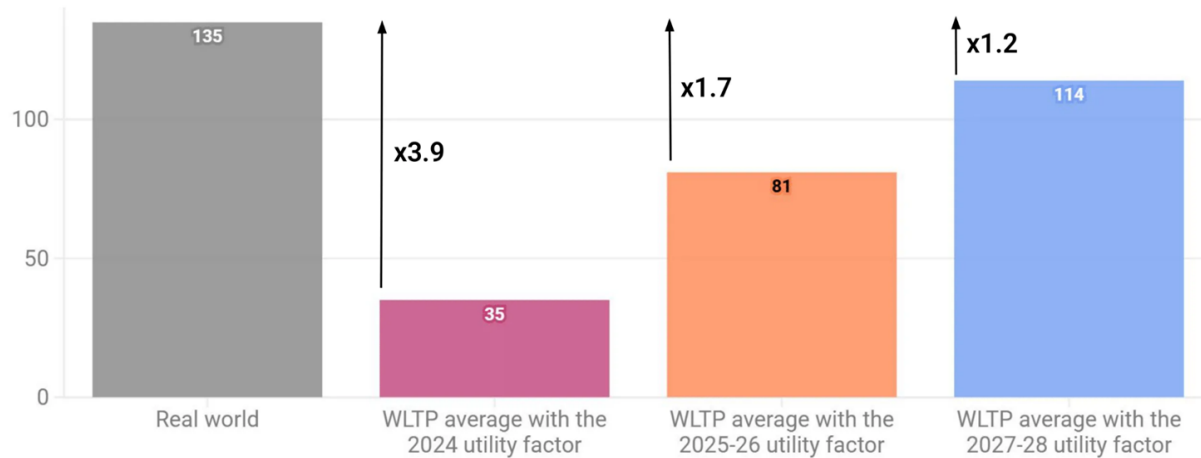
EU's scientific advisory board: Emissionsbudget für 2030-50 **11-14 Gt CO₂e**

Studienlage zum Utility Factor

Still a 18% gap with the 2027 utility factor update

Comparison of different utility factor scenarios with real-world emissions based on PHEVs sold in 2021/22/23

PHEV emissions (gCO₂/km)



Source: T&E analysis of 2021-22-23 OBFCM data collected by the European Environment Agency • "2024 utility factor" refers to utility factor that was applicable before 2025. 2025-26 utility factor from the Euro 6e-bis and 2027-28 utility factor from Euro6e-bis-FCM.

Average emissions are weighted according to registrations of PHEV models.



Vierfach höherer Kraftstoffverbrauch im Realbetrieb als laut Herstellerangabe.

Die letzte Korrektur des UF seit 2025 hat viele Verbesserungen in den Modellen gebracht (größere Batterien, mehr Reichweite, ohne größere Preisveränderung)

An allen Stellen biogene Kraftstoffe ausschließen!

Fuel credits:

- Efuels-only
- Nur nach 2035

VEEF-Kategorie:

- Efuels-only
- Nicht als Nullemissionsfahrzeuge (THG-Werte aus der RED übernehmen)
- Keine Super-Credits



VEEFs

Vehicles running exclusively on eligible fuels

- VEEF-Kategorie kann die FGW vollkommen verwässern: theoretisch 100% VEEF möglich
- Schwankung der Tonnage enorm: von 268 Mt CO₂ (10% Marktanteil 2035) bis zu über 1000 MtCO₂ (50%). Damit wäre VEEF schlimmer als alle anderen Flexibilisierungen (s. T&E)
- Zentrale offene Fragen:
 - Welche Kraftstoffe zählen dazu, welcher THG-Wert wird zugrunde gelegt, wann treten sie in Kraft, wie betrugssicher ist die Kategorie?

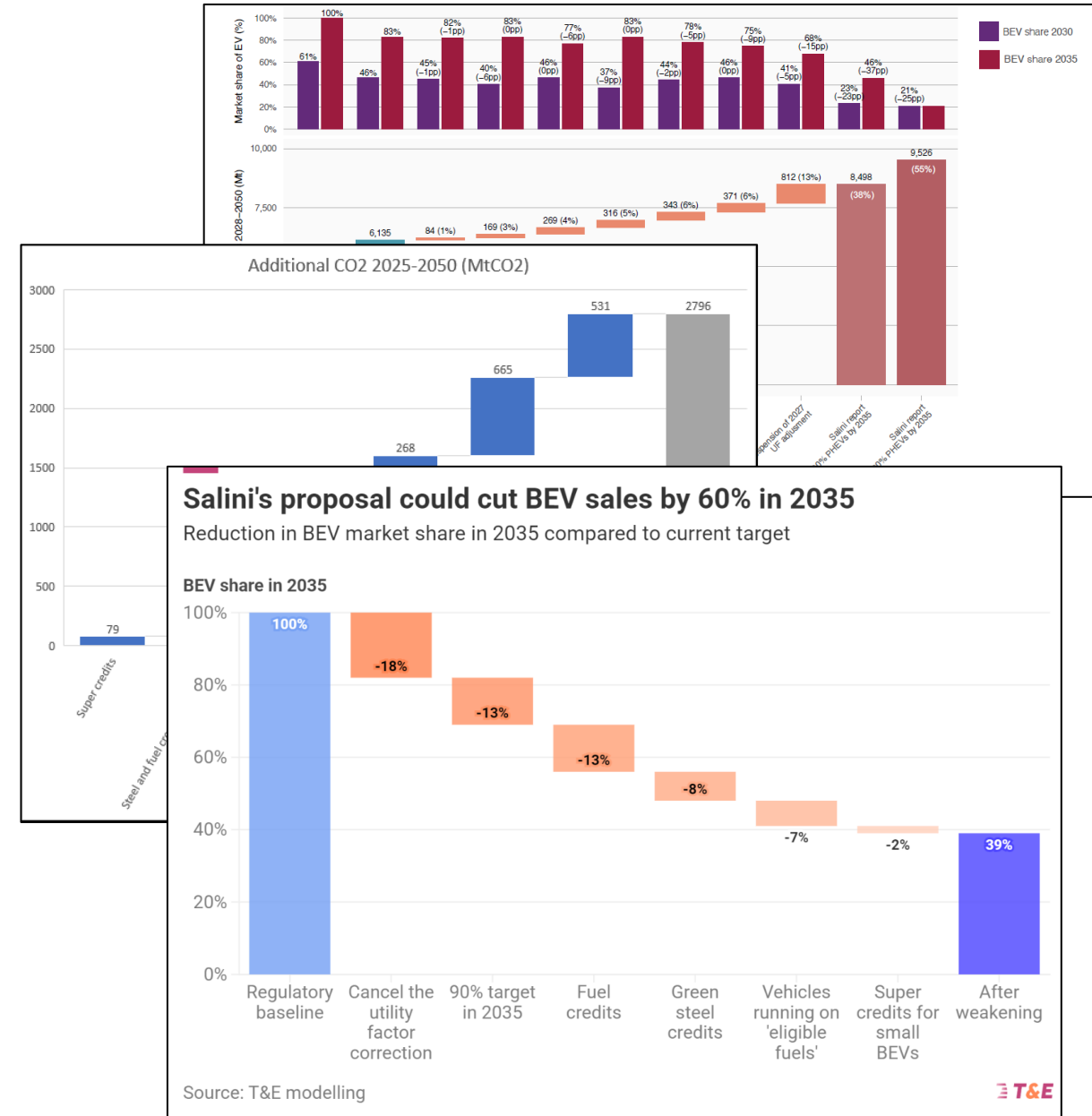


Fazit

Die Auswirkungen verschiedener Abschwächungsoptionen hängen stark von deren Ausgestaltung ab!

Besonders problematisch sind:

- **Utility-factor Freeze**
- **90%-Ziel 2035**
- **Fuel-Credits, insb. Biofuels**
- **VEEF-Kategorie**

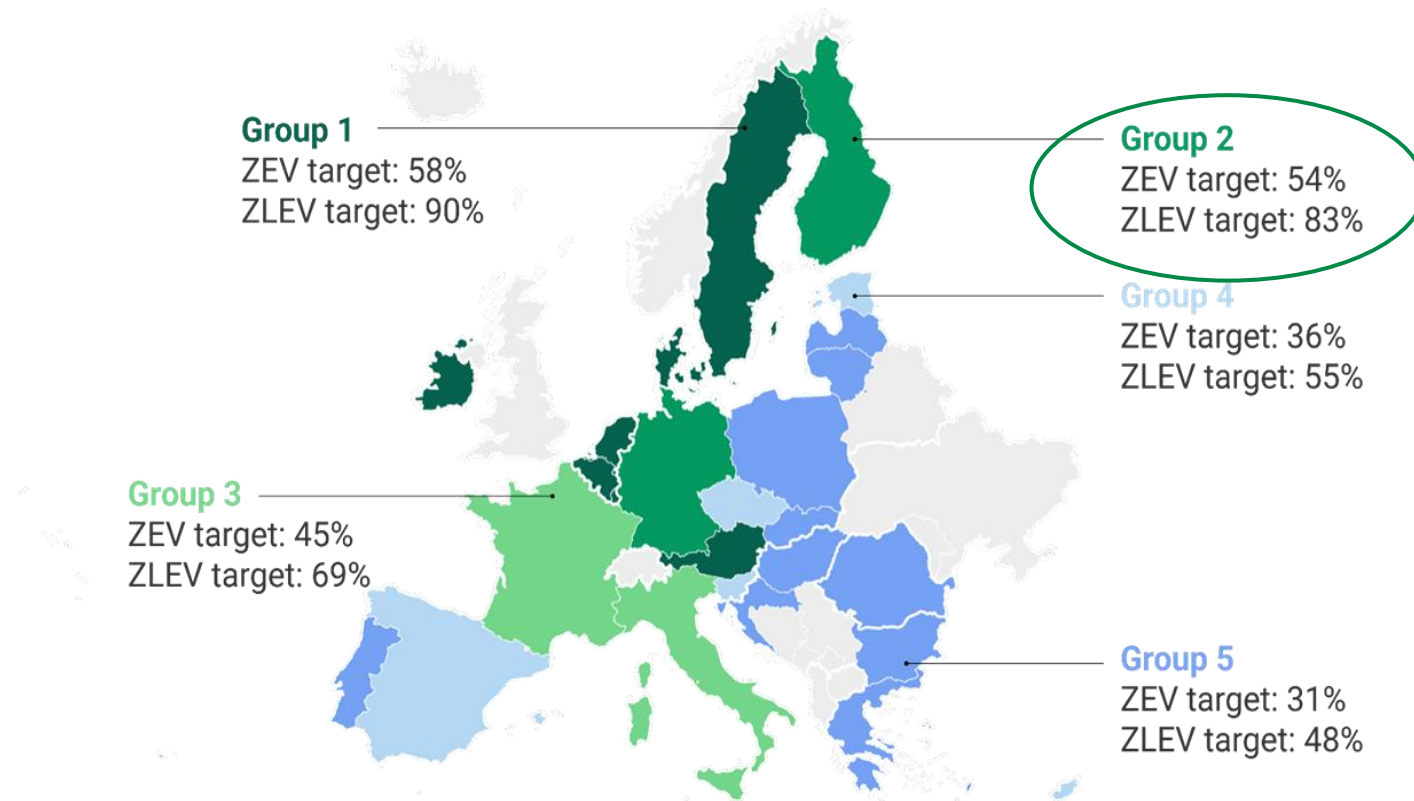




Clean Corporate Vehicles Regulation

Firmenflotten als Treiber der Elektromobilität

■ Group 1 ■ Group 2 ■ Group 3 ■ Group 4 ■ Group 5 ■ No EU



Source: 2030 targets from the Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Clean Corporate Vehicles

Interesse ist da!

- Gleichzeitiger BEV-Hochlauf im privaten und gewerblichen Sektor
- Vielfältige Synergie-Effekte für Arbeitnehmende möglich, z.B. durch Charge@Work-Angebote
- Erfahrung zeigt, dass Interesse in Belegschaft, auch bei erstem Zögern, da ist und BEVs weit überwiegend überzeugen
- Wichtig für Hochlauf des Gebrauchtwagenmarkts für e-Autos

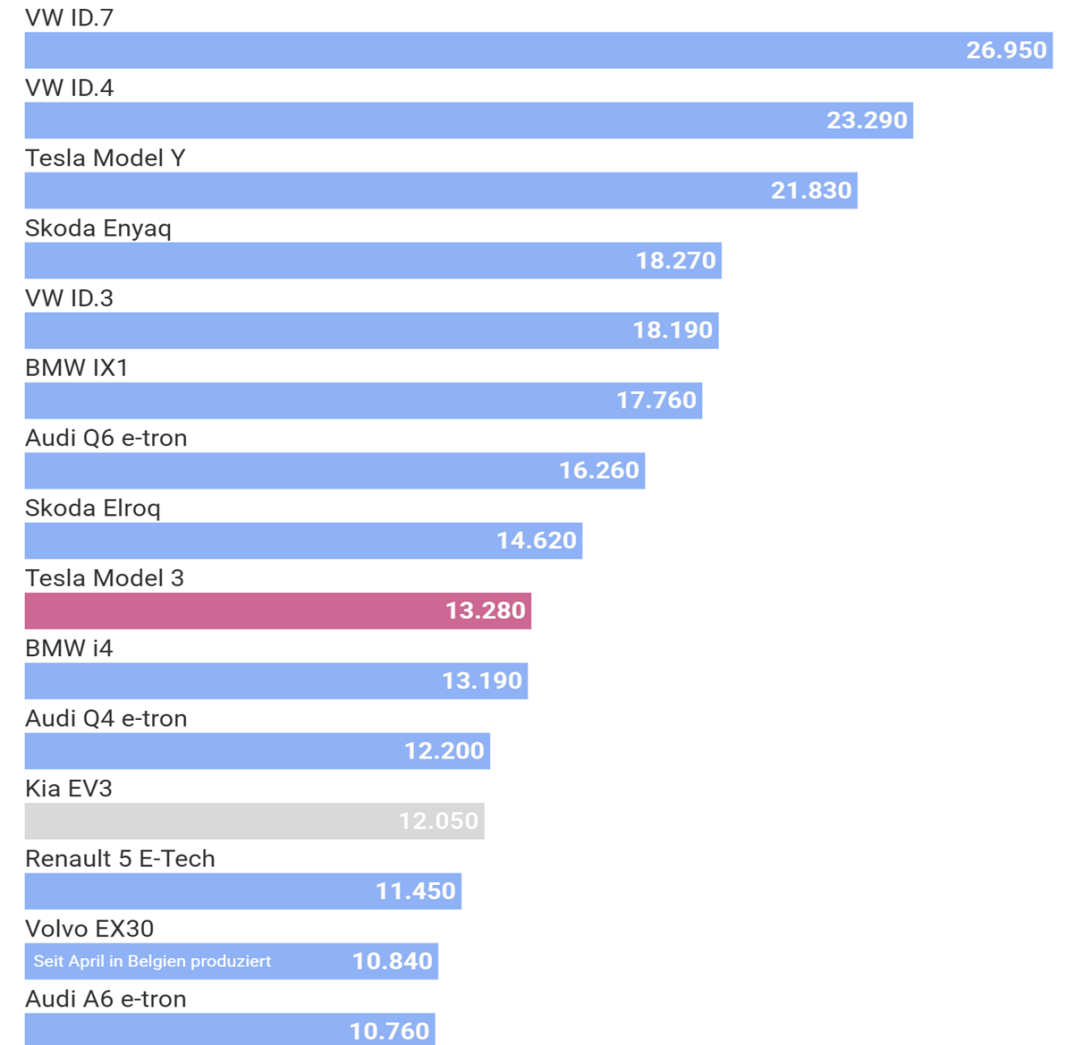


Firmenflotten als Treiber der Elektromobilität

72 Prozent der in Deutschland produzierten E-Autos werden in der EU als Firmenwagen zugelassen

Die meistverkauften E-Firmenwagenmodelle werden überwiegend in der EU hergestellt

— Made-in-EU — Made-in-China — Made-in-Korea



Quelle: T&E-Berechnungen auf Basis von Dataforce (2025) und Daten von EV-Volumes, Neuzulassungen im 1. Halbjahr 2025.

A close-up photograph of a partridge, possibly a quail, standing in tall green grass. The bird has a brown head, a greyish-brown neck and body, and reddish-brown streaks on its wings. It is looking to the right. The text "Vielen Dank" is overlaid in the center in a large, white, sans-serif font.

Vielen Dank