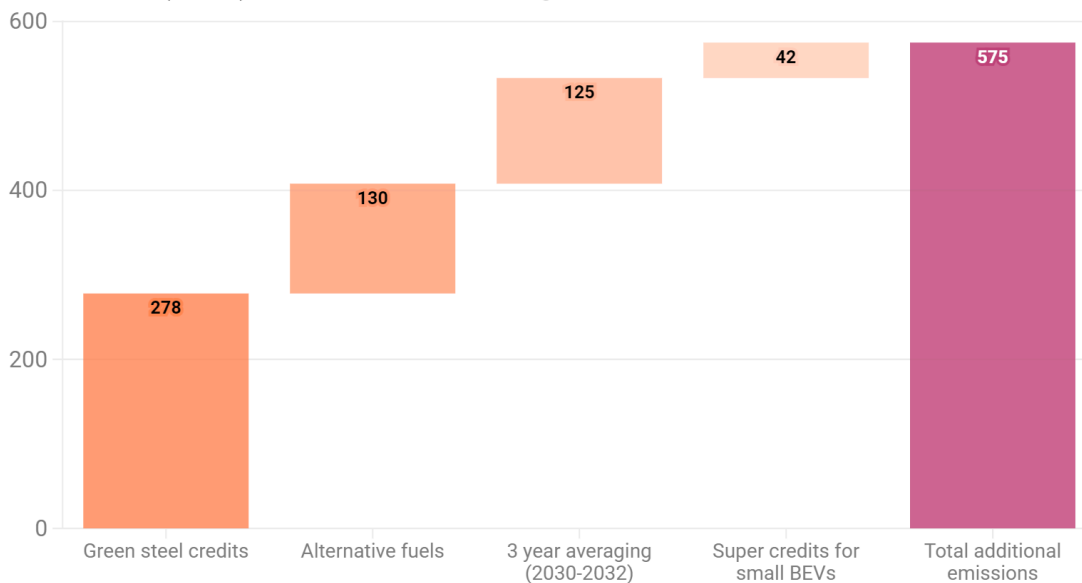


## Zu den FGW

- **Investitionssicherheit:** Weniger Ambitionen bedeuten, dass Investitionen in die falschen Antriebe fließen. Das 90 % Ziel sendet hier ein falsches Signal. Darüberhinaus schafft es große Unsicherheit für Investitionen ins gesamte E-Mobilitäts-Ökosystem (Batterien, Ladeinfrastruktur, etc.)
- **Weniger E-Autos:** Nach aktuellen T&E-Berechnungen würden 2035 unter den revidierten Vorgaben bis zu 25 % weniger Elektroautos verkauft als beim bestehenden Ziel. Dennoch werden E-Autos ab 2030 den Markt dominieren.
- **Keine realen Emissionseinsparungen:** Die Credits ermöglichen es den Herstellern, weniger E-Autos zu verkaufen, ohne tatsächliche Emissionsminderungen zu erzielen.

## Flexibilities in the car CO2 regulation could result in an additional 600 MtCO2 being emitted

Additional CO2 (MtCO2) over 2030-2050 vs current regulation scenario



Source: T&E modelling



- **Probleme mit Biokraftstoffen:** Fortgeschrittene Biokraftstoffe sind nicht nachhaltig skalierbar, erhöhen die Importabhängigkeit (u. a. von Altspeiseölen und tierischen Fetten) und sind anfällig für Betrug. Das credit-System sorgt hier für keine zusätzlichen Einsparungen, da die Autohersteller pauschal 3% zugesprochen bekommen, wenn eine Mindestmenge an Biokraftstoffen in Europa vertankt wird. Es ist sehr wahrscheinlich, dass diese Menge auch ohne

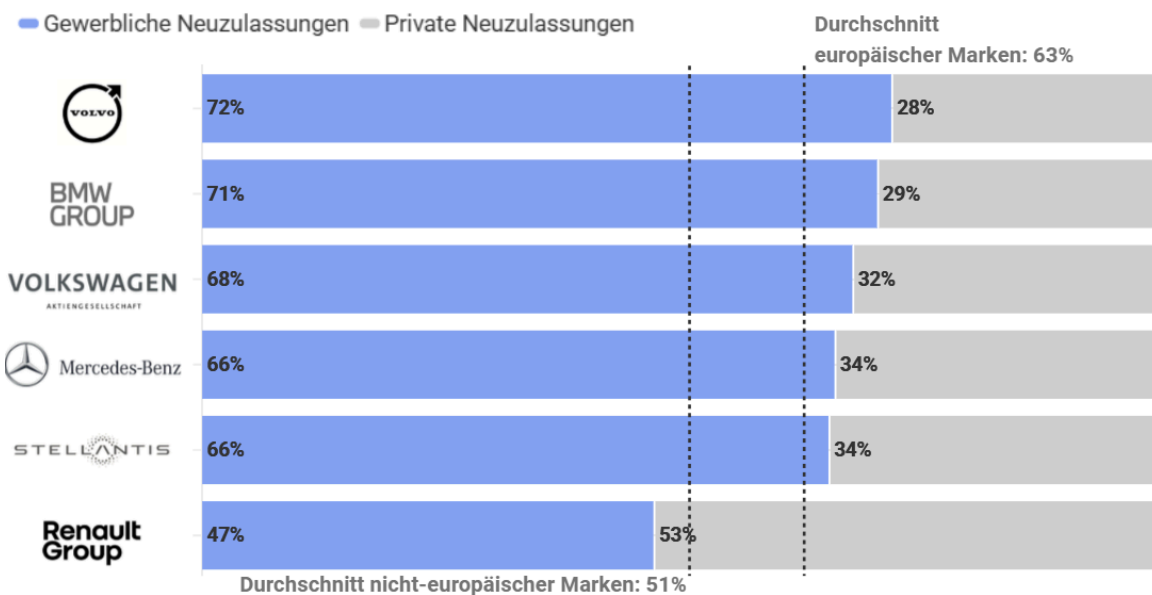
die neuen credits vertankt wird (weil Biokraftstoffe über die RED in jedem Fall in den Markt kommen)

- **Grüner Stahl:** Wichtiges Signal für die Transformation der deutschen Stahlindustrie. Aber auch keine echte Emissionsminderung, da Emissionseinsparungen schon im ETS1 angerechnet werden, damit entsteht also double counting. Allerdings sind Sekundäreffekte und -einsparungen zu erwarten, weil der Stahlsektor so insgesamt grüner wird.
- **Utility Faktor von PHEVs:** Es ist sehr zu begrüßen, dass die schrittweise Anpassung des UF beibehalten wird, um die realen Emissionen besser abzubilden.
- **2030 averaging:** Ähnliche Lösung wie 2025-er averaging und deutlich besser als eine Aufweichung der utility factoren

## Zu EU Fleets

- Es handelt sich bei den E-Quoten **nicht um eine Verpflichtung für Unternehmen**, sondern um einen Rahmen mit voller Flexibilität für die Mitgliedstaaten.
- Das ist positiv, weil es einer Industrie, die dringend Planungssicherheit benötigt, klare Orientierung bietet.
- Zudem stärkt der Ansatz die europäische Industrie, da er die Nachfrage nach **in der EU produzierten Elektrofahrzeugen** ankurbelt. Der deutsche Standort und die deutsche Industrie profitieren besonders. 72 Prozent der in Deutschland produzierten E-Autos werden in der EU als Firmenwagen zugelassen. Die Nachfrage nach in Deutschland produzierten E-Autos sowie deutscher Marken wird also EU-weit steigen.

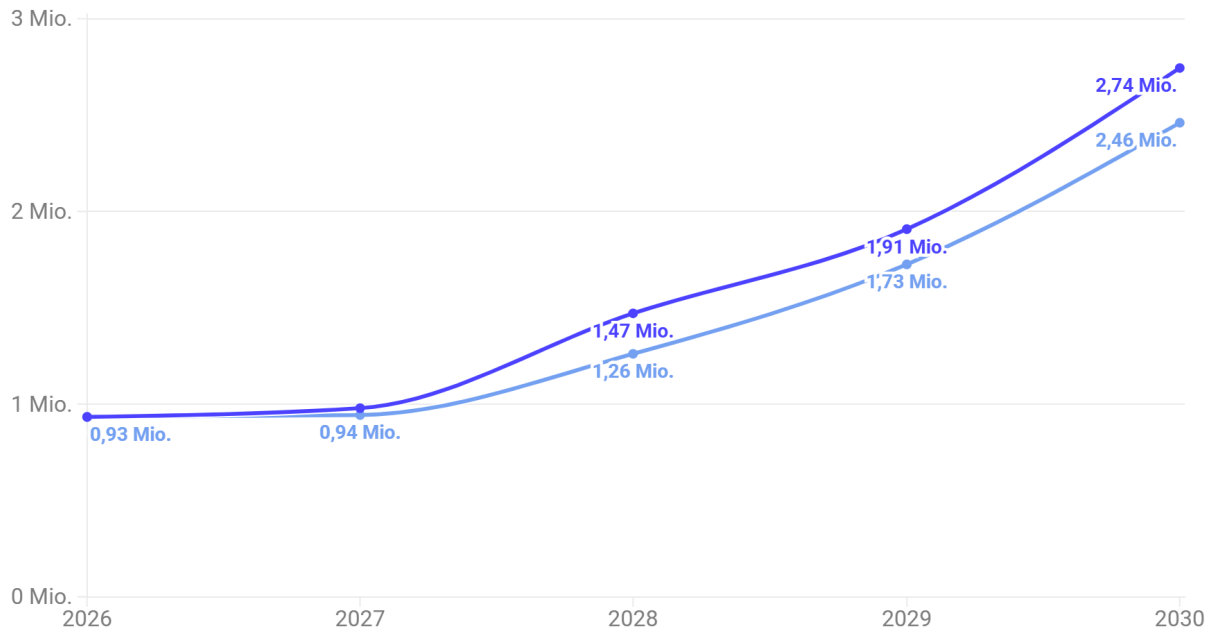
## Die europäischen Hersteller setzen auf den gewerblichen Markt



## Produktion von E-Autos in Deutschland, die auf dem EU-Firmenwagenmarkt verkauft werden

- Keine EU-Maßnahmen für Firmenwagen
- Die EU setzt Ziele für Mitgliedstaaten, damit die Flotten großer Unternehmen (über 250 Beschäftigte) elektrifizieren

### Jährliche Neuzulassungen von E-Autos, die in Deutschland hergestellt wurden



Quelle: T&E-Berechnungen

Anmerkung: Die angenommenen Elektrifizierungsziele für Mitgliedstaaten, die große Unternehmen betreffen, liegen bei 50 % im Jahr 2028 und 75 % im Jahr 2030, wobei mindestens 90 % der anvisierten Firmenwagen in der EU produziert sein müssen. In diesem Szenario werden die Ziele der CO<sub>2</sub>-Standards nicht übertroffen und es wird davon ausgegangen, dass keine Änderungen an der Verordnung 2019/631 vorgenommen werden.



- Die Einbeziehung von **Plug-in-Hybriden (PHEVs)** ist hingegen klar negativ zu bewerten: Es handelt sich um teure Fahrzeuge, deren Gesamtbetriebskosten (TCO) für Nutzerinnen und Nutzer ungünstiger ausfallen und die 5 mal mehr Emissionen ausstoßen als auf dem Papier angegeben.
- Das wird für teurere Gebrauchtwagen sorgen, die den privaten Haushalten dann zur Verfügung stehen.
- Mit Blick auf die **Zielvorgaben (Quoten)** besteht weiterhin **Nachbesserungsbedarf** – das Ambitionsniveau muss erhöht werden.
- Subventionen:** Artikel 4, der finanzielle Unterstützung für Verbrenner-Firmenwagen ab 2028 ausschließt, ist ebenfalls ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.
- Local Content:** Der Verweis auf ist hier wichtig und erfreulich, denn die hohen Subventionen, die in Europa für elektrische Dienst- und Firmenwagen verfügbar sind, sollten der europäischen Wertschöpfung zugute kommen.

## **Kleine Stromer:**

- Anreize für kleine E-Autos, die in der EU produziert werden, sind sinnvoll. Aber die maximale Größe sollte kleiner sein (max 4,1 Meter) und der Multiplier geringer (max 1,2), damit die absolute Menge verkaufter E-Autos nicht so stark sinkt. 4,2 Meter bedeutet alle A-Segment Fahrzeuge, 70% der B-Segment Fahrzeuge und 1% der C-Segment Fahrzeuge werden berücksichtigt. Jede Ausweitung auf das C-Segment hätte verheerende Klimawirkungen

## Zum Battery Booster:

1. **Keine neue Finanzierung:** Statt neuer Produktionshilfen werden lediglich 1,8 Mrd. EUR aus dem Innovationsfonds umgeschichtet. Das ist eine verpasste industriepolitische Chance: Produktionsbeihilfen sind erst ab 2028 über den European Competitiveness Fund zu erwarten.
2. **FDI:** Die Kommission erkennt Defizite bei ausländischen Investitionen (reine Montage, fehlender Mehrwert) an und erwägt Bedingungen im Batteriebereich, u. a. zu Eigentum und Technologietransfer. Ein positiver Schritt – und eine Chance, im Rahmen des IAA verbindliche EU-weite Vorgaben durchzusetzen.
3. **Made in EU / Nachfrageinstrumente:** Sollen im IAA folgen, inklusive Local-Content-Vorgaben für Batterien und Schlüsselkomponenten.
4. **Kritische Rohstoffe & Kreislaufwirtschaft:** Keine Neuerungen gegenüber ReSourceEU. CRM Financing Hub und Centre ab 2026. Die Kommission muss sicherstellen, dass Batterie “Black-Mass” in Europa verbleibt.
5. **Kein Vorschlag zur CO<sub>2</sub>-Fußabdruck-Methodik.**