

Einordnung EU Automotive Package unter dem Titel “Taking action for a clean and competitive European automotive sector” (16.02.2026)

Der Gesetzesvorschlag der EU-Kommission sorgt nicht für die versprochene Technologieneutralität und verändert somit nichts Wesentliches für die Automobilindustrie.

Stattdessen zeigen die Details, dass der Vorschlag nicht wirklich auf CO₂-Reduktion oder Technologieneutralität abzielt, sondern ideologisch getrieben ist, um den Weg auf reine Batterie-Elektrofahrzeuge (BEV) festzulegen.

Die kolportierte Entlastung von 10 % existiert nur auf dem Papier, da die verpflichtende Kompensation durch den Einsatz von klimaneutralen Kraftstoffen und grünem Stahl ab 2035 zu spät greift. Die Kompensationsmethode zeigt, dass nur die Hälfte davon tatsächlich genutzt werden kann. Daher gibt es vor diesem Datum keine Änderung des bestehenden regulatorischen Ansatzes.

Ohne umfassende Änderungen dieses Vorschlags sind weitere zukünftige Notfalloffentlastungsmaßnahmen unvermeidbar – die nur Teile der Hersteller bedienen und dadurch den EU-Binnenmarkt weiter verzerren.

Ein Wechsel zur Elektromobilität kann nicht politisch erzwungen werden. Der europäische Gesamtmarkt entwickelt sich nicht so wie politisch erwartet, da wichtige Rahmenbedingungen wie Ladeinfrastruktur und günstige Ladepreise in vielen Mitgliedstaaten fehlen. Ein weiteres Mandat zur Elektrifizierung von Firmenflotten wird nicht als Nachfragestimulierung wirken, sondern Elektromobilität ohne Kundenanreize verlangsamen. Die EU-Kommission verkennt erneut die Marktrealität und gefährdet damit die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie.

Wäre die wirkliche Absicht des Vorschlags gewesen, CO₂-Emissionen zu reduzieren und Beschäftigung in der EU zu sichern, hätte er eine Fahrzeugkategorie eingeschlossen, die ausschließlich mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben wird. Ohne dies wird Technologieneutralität nicht erreicht.

Elemente des Automotive-Pakets, die gestrichen werden sollten:

• Künstliche Nachfrage für Elektrofahrzeuge durch ZEV-Quoten:

Die Schaffung künstlicher Nachfrage für Elektrofahrzeuge durch die Verpflichtung von Null-Emissions-Fahrzeugquoten (ZEV) für Firmenflotten (Verordnung für Clean Corporate Fleets) ist unpraktisch und ignoriert Marktrealitäten sowie Kundenbedürfnisse. Nutzer, die als Reaktion von Firmenwagen auf Privatfahrzeuge wechseln, verkleinern den Markt, erhöhen die Emissionen und lassen die Flotte schneller altern. Stattdessen sollte ein realistischer und inklusiver Ansatz verfolgt werden, z. B. über Besteuerung und Unterstützung der Firmeninfrastruktur. Der

Vorschlag riskiert, den Transformationsprozess zu stören, die Kundenakzeptanz zu senken und den europäischen Automobilsektor zu gefährden.

- **Kompensation der CO₂-Effekte im Kontext der Senkung des 2035-Ziels auf 90 %:**

Die vorgesehene Kompensation der CO₂-Effekte im Kontext der Senkung des 2035-Ziels auf 90 % ist nicht der richtige Weg, um der Automobilindustrie Flexibilität zu gewähren. Der ausschließliche Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe und grünen Stahls in diesem Kontext ist im Wesentlichen eine Form des Ablasshandels. Zudem kommt sie viel zu spät und verkennt die Marktrealität. Die natürliche Marktnachfrage nach Elektrofahrzeugen wird voraussichtlich nur etwa 55 % BEV-Anteil über alle Mitgliedstaaten erreichen. Daher ist eine echte Zielwertsenkung notwendig, um allen Antriebsarten die Möglichkeit zu geben, zur CO₂-Reduktion beizutragen.

- **Regelung der Kennzeichnung (Labelling):**

Die Vorgaben zur Kennzeichnung müssen in einer separaten Verordnung und durch einen ordentlichen Gesetzgebungsprozess geregelt werden und dürfen nicht ausschließlich von der Europäischen Kommission per delegiertem Rechtsakt festgelegt werden. Die Regeln müssen einfach und klar sein, damit Unternehmen und Händler Rechtssicherheit haben und nicht Opfer der „Klageindustrie“ werden.

Elemente des Automotive-Pakets, die geändert werden müssen:

- **CO₂-Zielreduktion 90 % (ohne Kompromisse):**

Eine echte Zielwertsenkung auf 90 % ab 2035 ohne Kompensationsmechanismen oder zusätzliche Einschränkungen ist unerlässlich. Nur so kann sichergestellt werden, dass alle Antriebsarten zur Dekarbonisierung beitragen und die echten Kundenpräferenzen widerspiegelt werden. Es ist nicht machbar, Kunden politisch zum Einsatz bestimmter Antriebssysteme zu zwingen. Daher sollten konventionelle Verbrennungsmotoren auch nach 2035 uneingeschränkt zugelassen bleiben.

- **Anrechnung von grünem Stahl und klimaneutralen Kraftstoffen:**

Ab sofort – zum Beispiel ab 2027 – sollte die CO₂-Reduktion durch nachhaltige Kraftstoffe (klimaneutrale Kraftstoffe) und CO₂-reduzierten Stahl (grüner Stahl) bei der Flottenkonformität angerechnet werden. Die von Herstellern erreichten Reduktionen sollten nicht durch Obergrenzen oder spezifische g/km-Werte begrenzt sein. Andernfalls fehlt den Herstellern der Anreiz, zusätzliche Kosten zu tragen und so die Nachfrage zu stimulieren. Dieser Ansatz würde Hersteller dazu ermutigen, grünen Stahl zu kaufen und europäische Produzenten sofort unterstützen. Die Regeln sollten direkt in der Verordnung ohne Verzögerung durch weitere delegierte Rechtsakte festgelegt werden.

- **Berücksichtigung von dekarbonisierten Kraftstoffen:**

Dekarbonisierte Kraftstoffe können bereits heute von allen Flotten genutzt werden. Daher sollten CO₂-Reduktionen durch niedrigere Emissionen bei Kraftstoffen in der Flottenkonformität durch einen Korrekturfaktor auf die WLTP-Werte aller Fahrzeuge einbezogen werden. Die CO₂-Emissionswerte in den Fahrzeugtypgenehmigungsdaten spiegeln die tatsächlichen CO₂-Einsparungen im Kraftstoffsektor nicht wider. Werden diese berücksichtigt, kann das Fahrzeug mit einem niedrigeren (fossilen) CO₂-Wert in die Flottenberechnung einfließen, was die Erreichung der Flottenziele erleichtert. Die jährlichen CO₂-Einsparungen durch erneuerbare Kraftstoffe im Kraftstoffsektor sollten in der CO₂-Flottenverordnung für Pkw berücksichtigt werden.

- **Keine Unterscheidung von Elektrofahrzeugen in „gut“ und „schlecht“:**

Es dürfen keine Subkategorien für Fahrzeuge geschaffen werden, die auf abstrakten Kriterien wie „bezahlbar“ oder technischen Parametern wie Fahrzeuglänge (<4,2 m) basieren. Fahrzeuggröße allein spiegelt weder den CO₂-Fußabdruck bei der Produktion noch die Effizienz im Gebrauch genau wider. Anreize oder Super-Credits sollten daher nicht nur auf Größe basieren. Effizienz ist ebenso wichtig. Für SuperCredits sollten auch Fahrzeuge, die einem Effizienzstandard entsprechen (z. B. weniger als 0,0075 kWh pro Kilometer und Kilogramm), berücksichtigt werden.

Elemente des Automotive-Pakets, die ergänzt werden müssen:

- **Lebenszyklusanalyse (Life Cycle Assessment, LCA):**

Trotz klarer Verpflichtung in der bestehenden Gesetzgebung hat die Kommission keinen Bericht und keine Empfehlungen zur Lebenszyklusanalyse vorgelegt. LCA ist ein entscheidender nächster Schritt, um die CO₂-Regulierung ab 2030 technologieneutral zu gestalten und alle Emissionen von der Rohstoffgewinnung über Produktion, Nutzung bis Recycling zu berücksichtigen. Die alleinige Fokussierung auf die Emissionen am Auspuff entspricht nicht mehr den aktuellen Marktbedingungen und geopolitischen Einflussfaktoren. Die frühzeitige Einbeziehung von „grünem Stahl“ (mit sofortiger Wirkung) schafft die Grundlage zur Ausweitung auf andere CO₂-reduzierte Materialien. Die Grundlagen für die langfristig notwendige Anpassung der regulatorischen Methodik müssen jetzt gelegt werden.

- **Fahrzeuge mit klimaneutralen Kraftstoffen:**

Eine neue Kategorie für Fahrzeuge mit klimaneutralen Kraftstoffen (vCNF) schaffen, die in der CO₂-Flottenverordnung mit 0 g CO₂/km angerechnet werden. Fahrzeuge mit klimaneutralen Kraftstoffen – einschließlich solcher mit fortschrittlichen Biokraftstoffen wie HVO100 – sollen die Elektrifizierung nicht ersetzen, sondern als wichtige Ergänzung dienen, ähnlich wie Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV). Sie ermöglichen schnelle CO₂-

Reduktionen, unterstützen die industrielle Wertschöpfung und bieten praktikable Lösungen für Anwendungen, bei denen Elektrifizierung schwierig ist. Dafür sind aber klare regulatorische Rahmenbedingungen, steuerliche Gleichstellung und gezielte Investitionen in Produktion und Infrastruktur erforderlich.

- **Nutzungsfaktoren für Plug-In-Hybridfahrzeuge:**

Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEV) spielen eine wichtige Rolle im Übergang zu batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV). Während die erste Einführung des Nutzungsfaktors 1 (UF 1) die PHEV-CO₂-Werte näher an die realen Werte bringt, könnte die Einführung des Nutzungsfaktors 2 (UF 2), die 2027 in Kraft treten soll, PHEVs unfaire Nachteile bringen, indem sie deren CO₂-Werte im Vergleich zur tatsächlichen Nutzung künstlich hoch ansetzt. Zwar laden einige Nutzer ihre Fahrzeuge selten oder gar nicht, aber diese Gruppe könnte dadurch von Anreizen abgeschreckt werden.