



Quelle: Adobe Stock



2-PAGER | FEBRUAR 2026

Wie Deutschland als Auto-Standort profitieren kann

Die Clean Corporate Vehicles Regulierung würde die Nachfrage nach deutschen Autos im EU-Ausland steigern

Deutsche Hersteller beklagen sich über eine zu geringe Nachfrage nach E-Autos. Viele E-Auto-Werke in Deutschland seien nicht ausgelastet. Mit der Clean Corporate Vehicles Regulation (CCVR) will die EU-Kommission Abhilfe schaffen. Anstelle einer pauschalen Quote, schlägt sie **Elektrifizierungsziele ausschließlich für die Flotten großer Unternehmen auf Ebene der Mitgliedstaaten** vor. Die Staaten haben maximale Flexibilität für die Ziel-Erreichung.

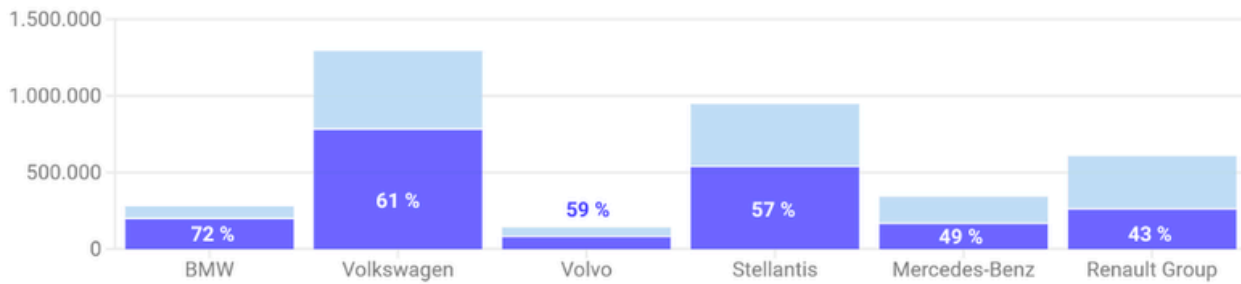
Eine T&E-Analyse zeigt, dass ambitioniertere Ziele **zusätzliche Nachfrage** nach Fahrzeugen deutscher Hersteller schaffen und so insbesondere dem Automobilstandort Deutschland zugutekommen würden. Die im Vorschlag enthaltenen „**Made-in-EU**“-Vorgaben würden diesen **Effekt verstärken**, besonders für Deutschland als größten E-Auto-Produzent in der EU. Ambitioniertere Ziele könnten den Herstellern **über die Hälfte der E-Auto-Verkäufe absichern**, die für die CO₂-Flottengrenzwerte 2030 notwendig sind.

T&E fordert von der Bundesregierung:

- Unterstützung für die Clean Corporate Vehicles Regulation.
- Engagement für ambitioniertere Ziele, damit besonders deutsche Hersteller und Werke profitieren können.
- Unterstützung für die Einführung von „Made-in-EU“-Kriterien als Voraussetzung für die zukünftige Förderung von Firmenwagen, um die Produktion in deutschen Werken gezielt zu stärken.
- Unterstützung für den Abbau von Subventionen für Verbrenner-Firmenwagen, um den Herstellern beim Erreichen der Flottengrenzwerte zu helfen.
- Einsatz dafür, dass Plug-in-Hybride aus der Regulierung gestrichen werden. Sie emittieren im Schnitt fast 5 mal so viel wie in offiziellen Tests angegeben, tragen also nicht zur Emissionsreduktion bei.

Ambitionierte Ziele für die Elektrifizierung großer Unternehmensflotten würden über die Hälfte der E-Auto-Verkäufe in der EU sichern, die für aufgeweichte CO2-Flottengrenzwerte 2030 nötig sind

■ E-Auto-Verkäufe über große Unternehmen (69% E-Autos in 2030)
 ■ Rest der E-Auto-Verkäufe, die zur Erfüllung der aufgeweichten CO2-Flottengrenzwerte erforderlich sind



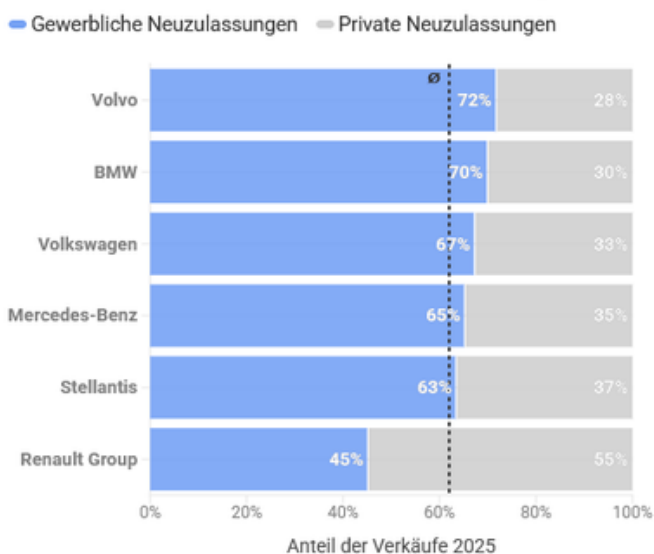
Quelle: T&E-Analyse der E-Auto-Verkäufe, die Automobilhersteller benötigen, um ihre Flottengrenzwerte für 2030 zu erreichen: 90 Prozent Emissionsreduktion gegenüber 2021 (die restlichen 10 Prozent werden durch alternative Kraftstoffe kompensiert – max. 3 Prozent und kohlenstoffarmer Stahl – max. 7 Prozent), Zielmittelwert 2030–2032, Supercredits für kleine E-Autos aus EU-Produktion, erwartete Verbesserungen der Verbrenner-Effizienz und der Hybridverkäufe sowie keine Abschwächung des Utility Factors.
 Der Anteil der Neuzulassungen dieser großen Unternehmen stammt aus NGC-Daten in Frankreich und wird auf die übrigen Mitgliedstaaten übertragen.



Deutsche Hersteller und Werke setzen auf Premiummodelle

Der beliebteste elektrische Firmenwagen Europas ist der VW ID.7 aus dem Werk in Emden. Auch der BMW iX1 aus Regensburg und der Audi Q6 e-tron aus Ingolstadt schaffen es unter die Top 10*. Insgesamt sind Premiummodelle „Made-in-Germany“ im europäischen Firmenwagenmarkt besonders gefragt – und für deutsche Hersteller ist dieses Segment zentral, da sie hier einen Großteil ihrer Neuwagen absetzen.

Deutsche Hersteller setzen auf den Firmenwagenmarkt



Quelle: T&E-Berechnungen auf Basis von Dataforce (2026).
 Neuzulassungen in der EU-27 im Jahr 2025.
 Hinweis: Als europäische Hersteller gelten Unternehmen mit Hauptsitz im Gebiet der Europäischen Union.



Der EU-Gesetzesvorschlag ist nicht ambitioniert, aber hat Potential

Aktuell sieht der Vorschlag 69 Prozent emissionsarme und -freie Autos EU-weit ab 2030 vor. Das Ziel für emissionsfreie Autos liegt bei lediglich 45 Prozent – und damit zwei Prozentpunkte unter dem Anteil, der 2030 ohnehin zugelassen werden müsste, um die Flottengrenzwerte einzuhalten.

Daher sollte das 2030er Ziel ausschließlich für E-Autos gelten. So könnte über die Hälfte der E-Auto-Verkäufe in der EU gesichert werden, die die Hersteller für die Flottengrenzwerte 2030 benötigen. BMW und Volkswagen würden am meisten profitieren. 72 Prozent* der in Deutschland produzierten E-Autos werden nämlich in der EU als Firmenwagen zugelassen. [* Daten basierend auf den Absatz im 1. Halbjahr 2025]

MEHR INFORMATION:

Susanne Goetz
 Referentin E-Mobilität
susanne.goetz@transportenvironment.org
[T&E Deutschland](#) | [LinkedIn](#)

