



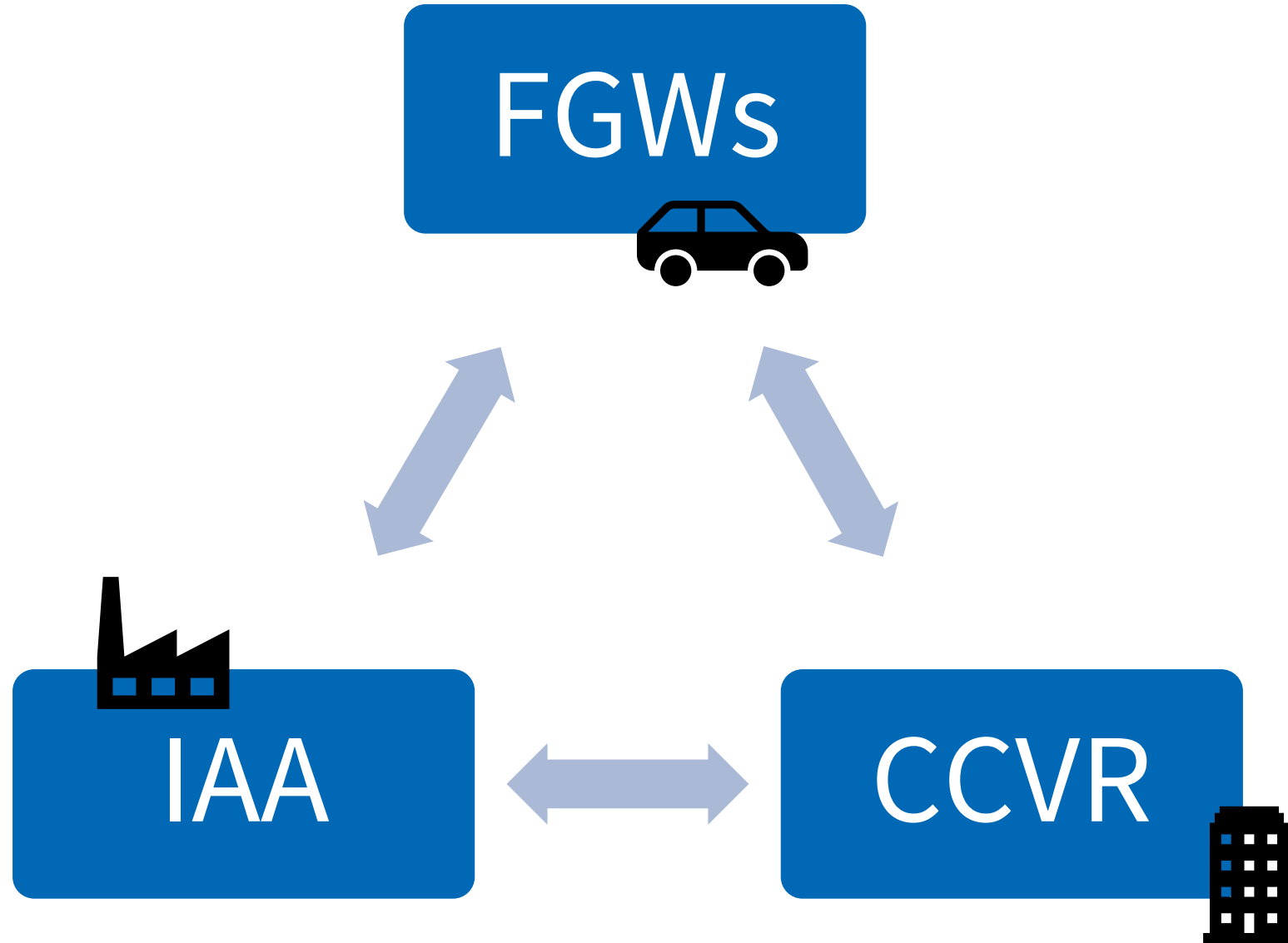
Aktueller Stand

Automotive Package

18.08.2026



Das Automotive Package



Position der Bundesregierung

KoaA Villa Borsig am 12. April:

- **90% in 2035, ohne Kompensation, 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 neu E-Pkw hinzu



BOB
AUTOMOTIVE

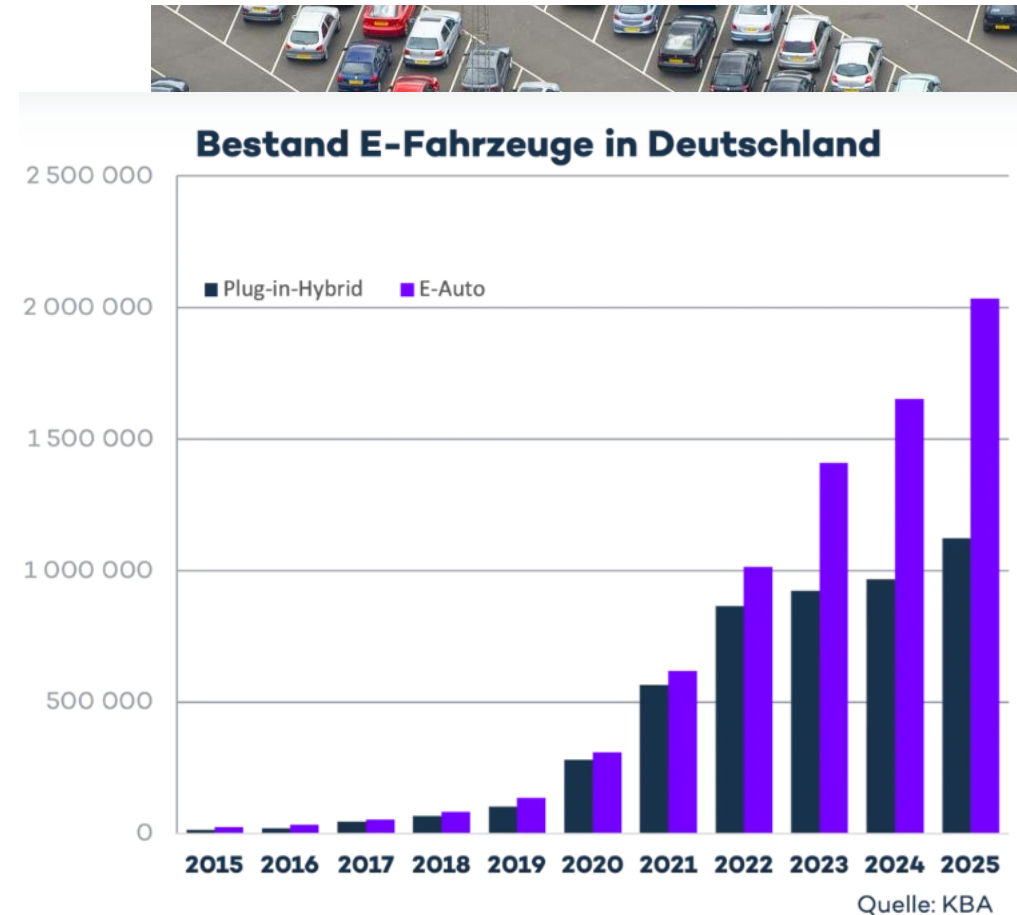
Renault Twingo
E-TECH Evolution

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

⚡ Rate inkl. 4.000 € E-Auto Förderung

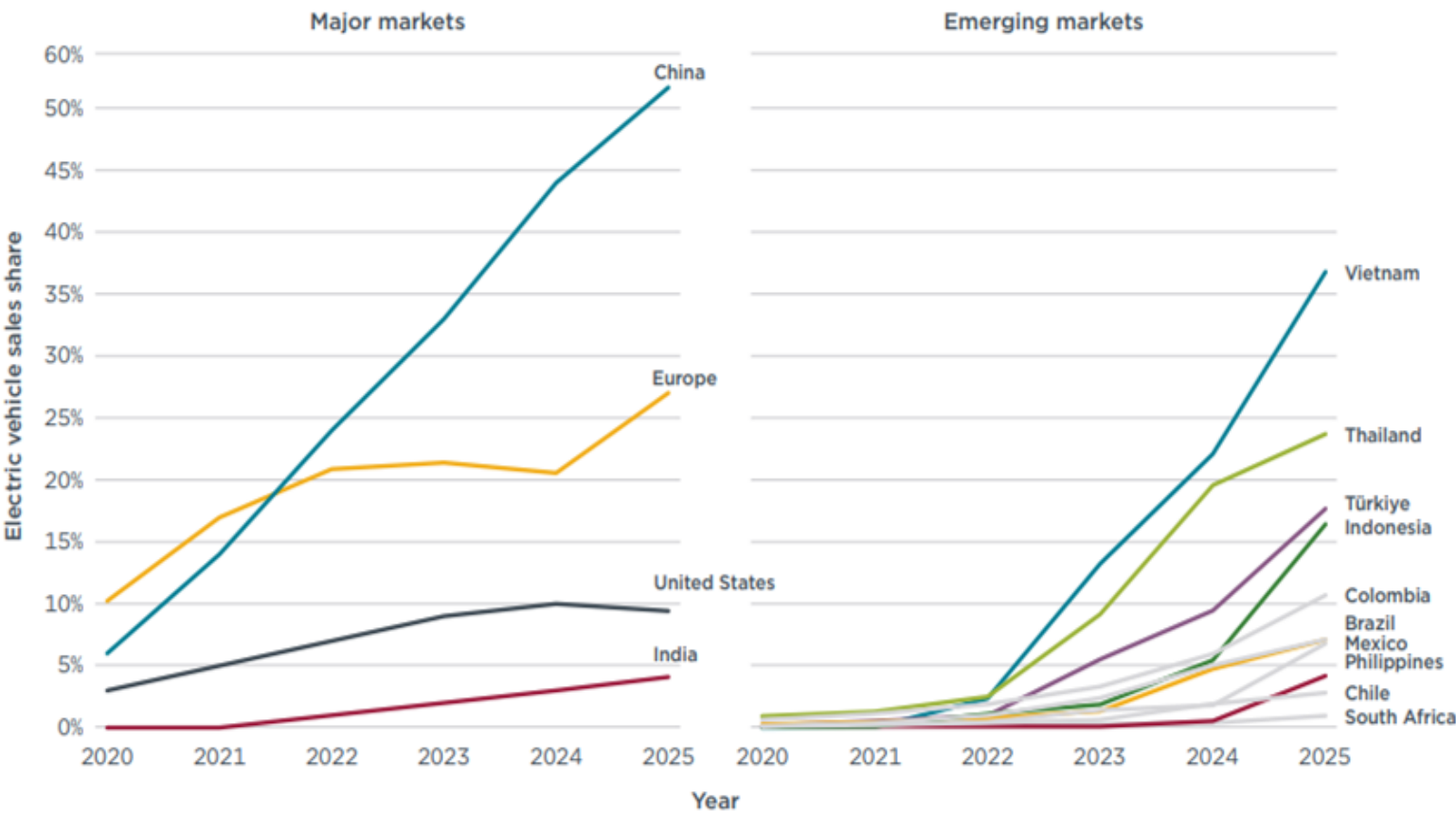
🔌 Elektro ⚙️ Neuwagen
🛠️ Automatik 🚗 Kleinwagen

bob-automotive.com Ständig über 2.000 Autos verfügbar



2026: Das Entscheidungsjahr der Antriebswende Pkw

EV sales share across markets, 2020-2025



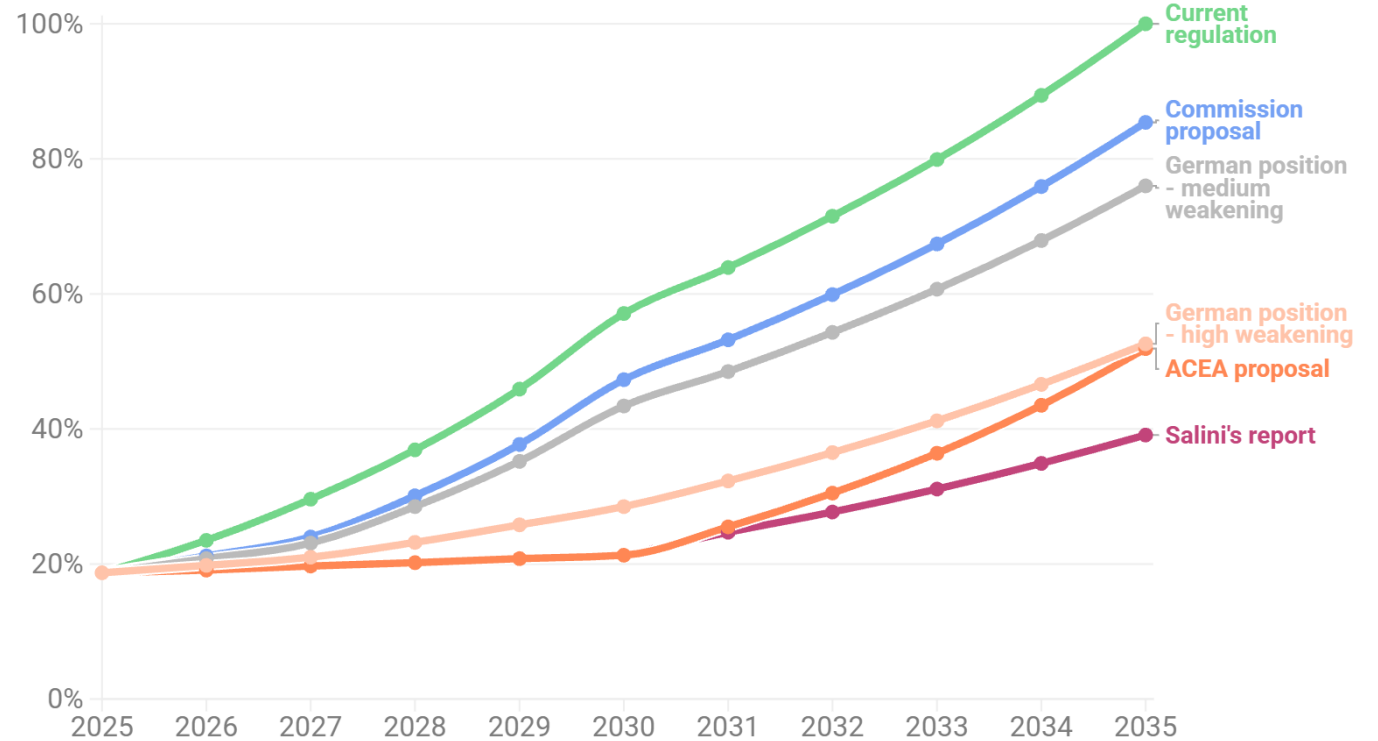
Die FGW-Vorschläge verringern den Marktanteil von BEV massiv

Veränderter Marktanteil von BEV im Jahr 2035 laut unterschiedlichen Vorschlägen:

- EU-Kom: 85%
- BuReg: Zwischen 76% und 53%
- Salini-Report: 40%

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

BEV sales share



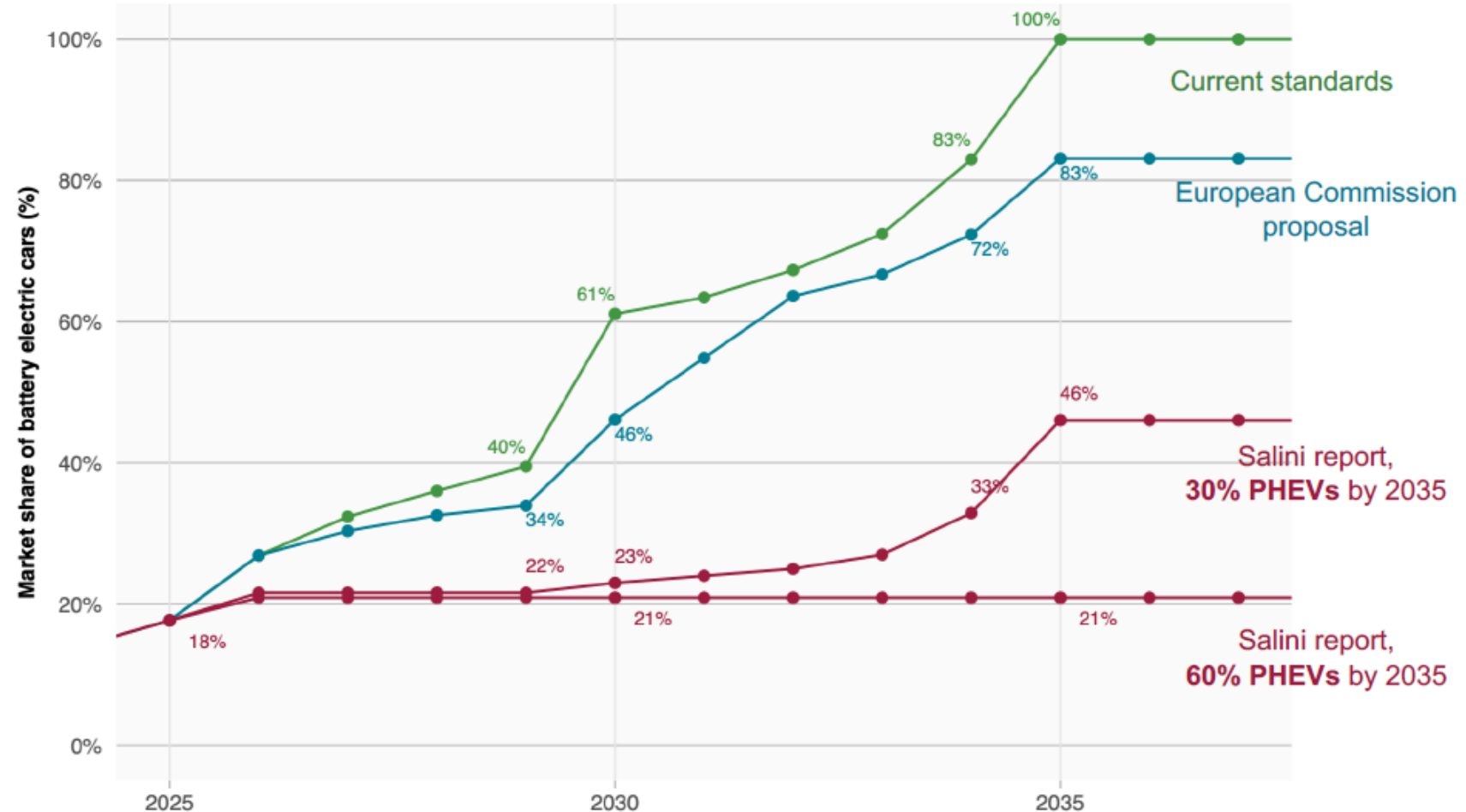
Source: T&E modelling

Auswirkungen BEV-Verkäufe laut ICCT

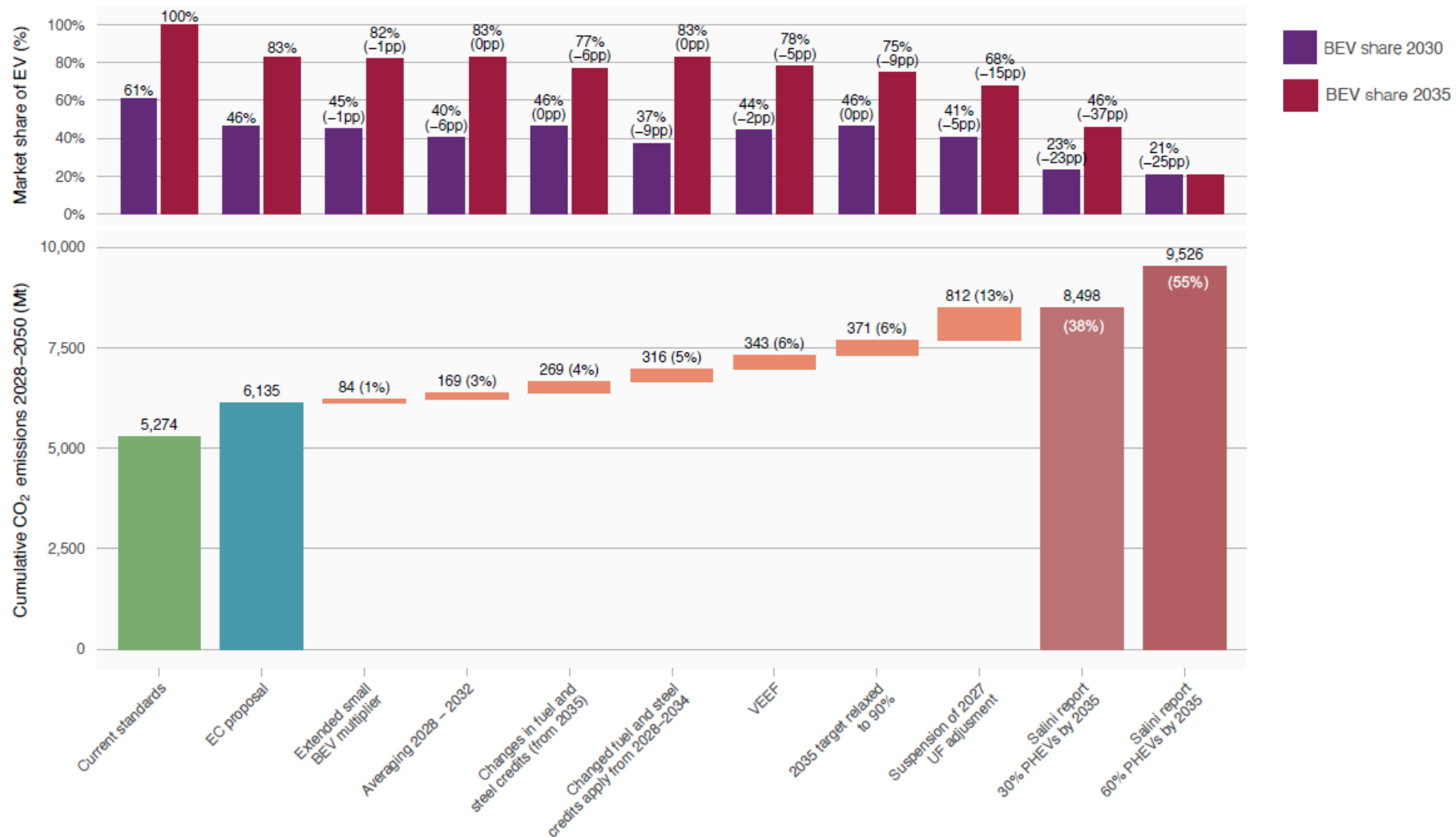
Salini-Report:

46% BEV-Anteil bei 30% PHEV

21% BEV Anteil bei 60% PHEV



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

Aktuell: Fraunhofer Studie bestätigt die solide Forschungsmeinung zum höheren Verbrauch von PHEV: Vierfach höherer Kraftstoffverbrauch im Realbetrieb als laut Herstellerangabe

T&E-Studie (Veröffentlichung 09/26):

- **PHEV stoßen 5x mehr aus als laut Herstellerangaben**
 - Die letzte Korrektur des UF hat viele Verbesserungen in den Modellen gebracht (größere Batterien, mehr Reichweite, ohne größere Preisveränderung)
- Policies work!

Fraunhofer ISI-Analyse: Plug-in-Hybride viermal so durstig - neue Regeln nötig



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 OBFCEM 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.

An allen Stellen biogene Kraftstoffe ausschließen!

Fuel credits:

- Efuels-only
- Nur nach 2035
- Obergrenzen aus der RED übernehmen (Anbaubiomasse, Reststoffe)

VEEF-Kategorie:

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



VEEFs

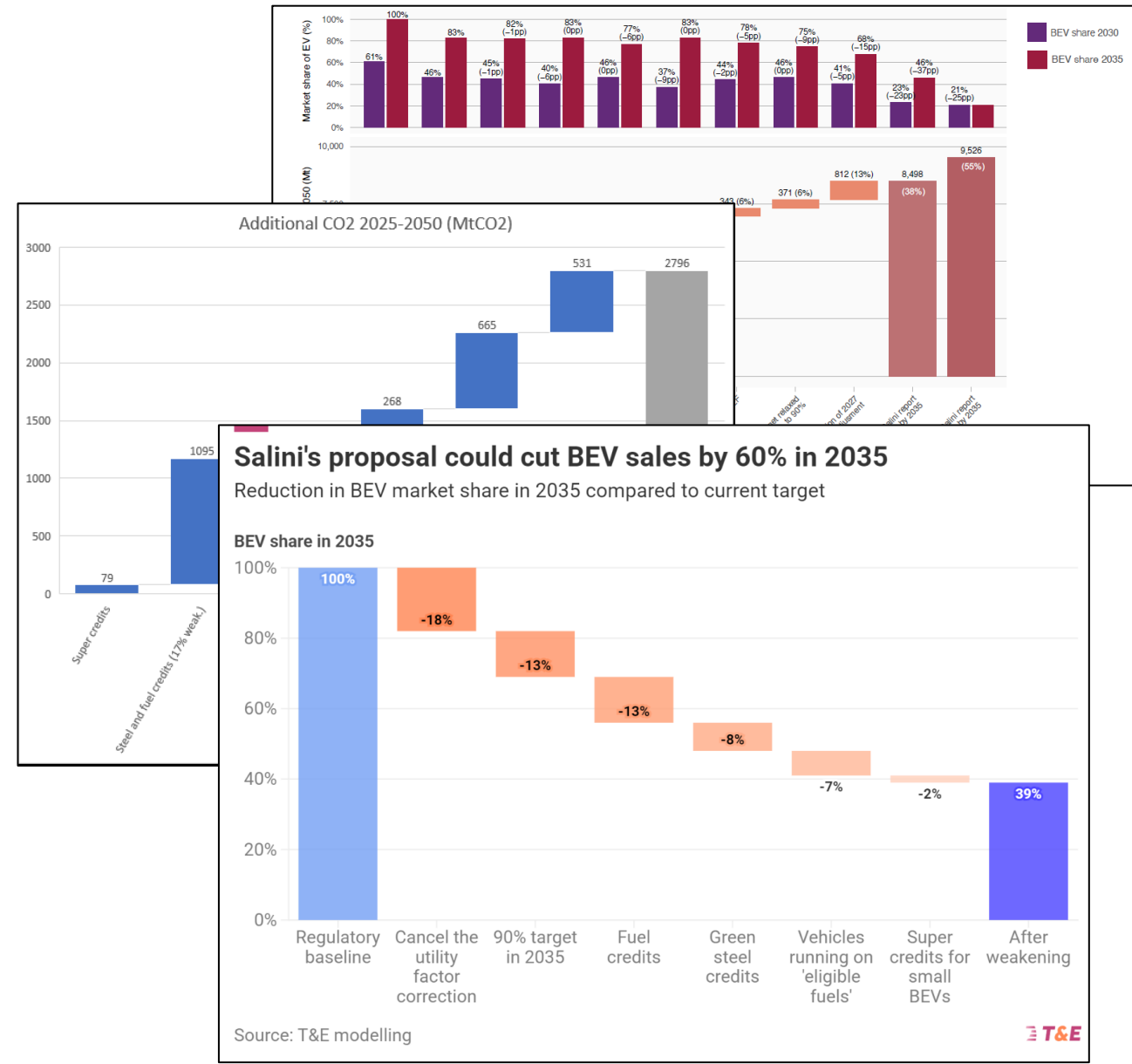
- VEEF-Kategorie kann die FGW vollkommen verwässern: theoretisch 100% VEEF möglich
- Schwankung der Tonnage enorm: von 268 Mt CO₂ (10% Marktanteil 2035) bis zu über 1000 MtCO₂ (50%). Damit wäre VEEF schlimmer als alle anderen Flexibilisierungen (s. T&E)
- Tonnageberechnungen basieren vor allem auf Verdrängung (mehr bio/e-fuels in der Straße = mehr fossiles Kerosin im Flugverkehr), Betrug noch nicht berücksichtigt
- Zentrale Elemente:
 - Welche Kraftstoffe zählen dazu, welcher THG-Wert wird zugrunde gelegt, wann treten Sie in Kraft, wie betrugssicher ist die Kategorie?

Gewichtungen der Abschwächung

Die Auswirkungen verschiedener Abschwächungsoptionen hängt stark von deren Ausgestaltung ab!

Besonders stark ins Gewicht fallen:

- **Utility-factor Freeze**
- **90%-Ziel 2035**
- **Fuel-Credits**
- **VEEF-Kategorie**





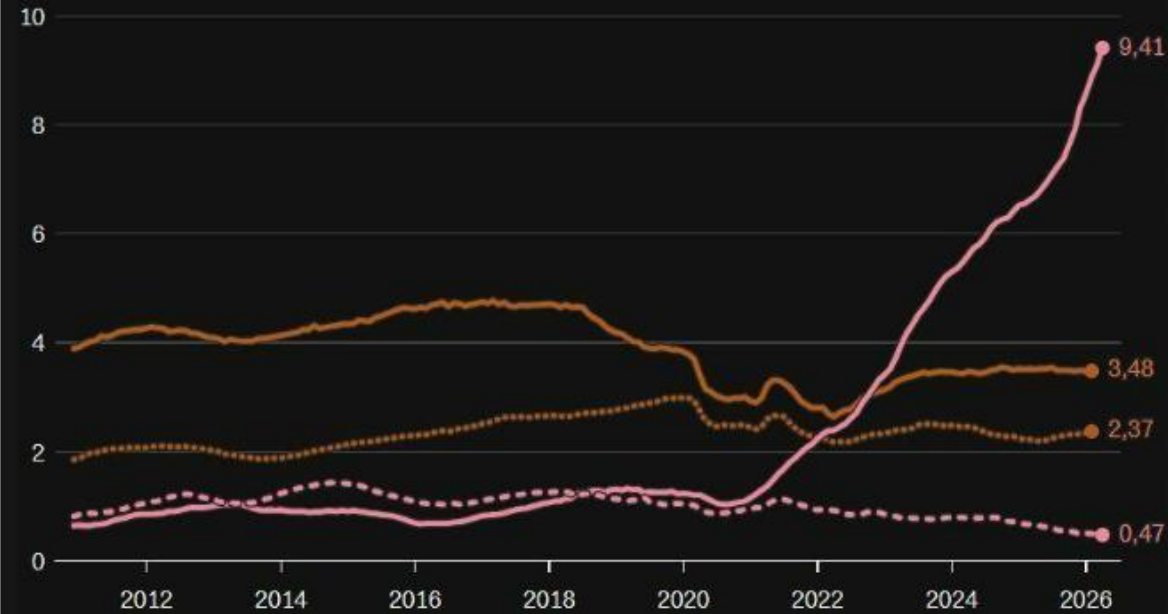
Industrial Accelerator Act

Chinas Überkapazitäten erhöhen Druck auf Europa

Chinesische Auto-Exporte steigen rasant

Importierte und exportierte Fahrzeuge in Millionen

■ Dt. Exporte ■ Dt. Importe ■ Cn. Exporte ■ Cn. Importe



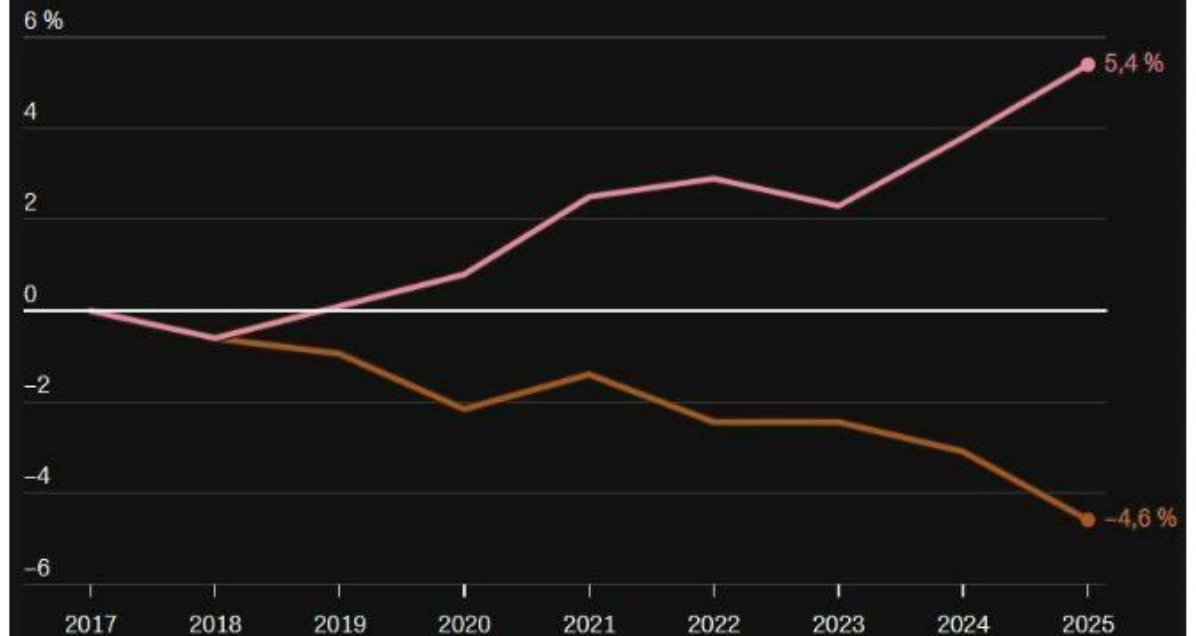
*gleitende 12-Monats-Summe

Handelsblatt • Quelle: Destatis, GACC, Haver Analytics

Deutschlands Exporte schwächeln – Chinas Ausfuhren boomen

Beitrag der Nettoexporte zum Wirtschaftswachstum in Prozent des BIP

■ Deutschland ■ China

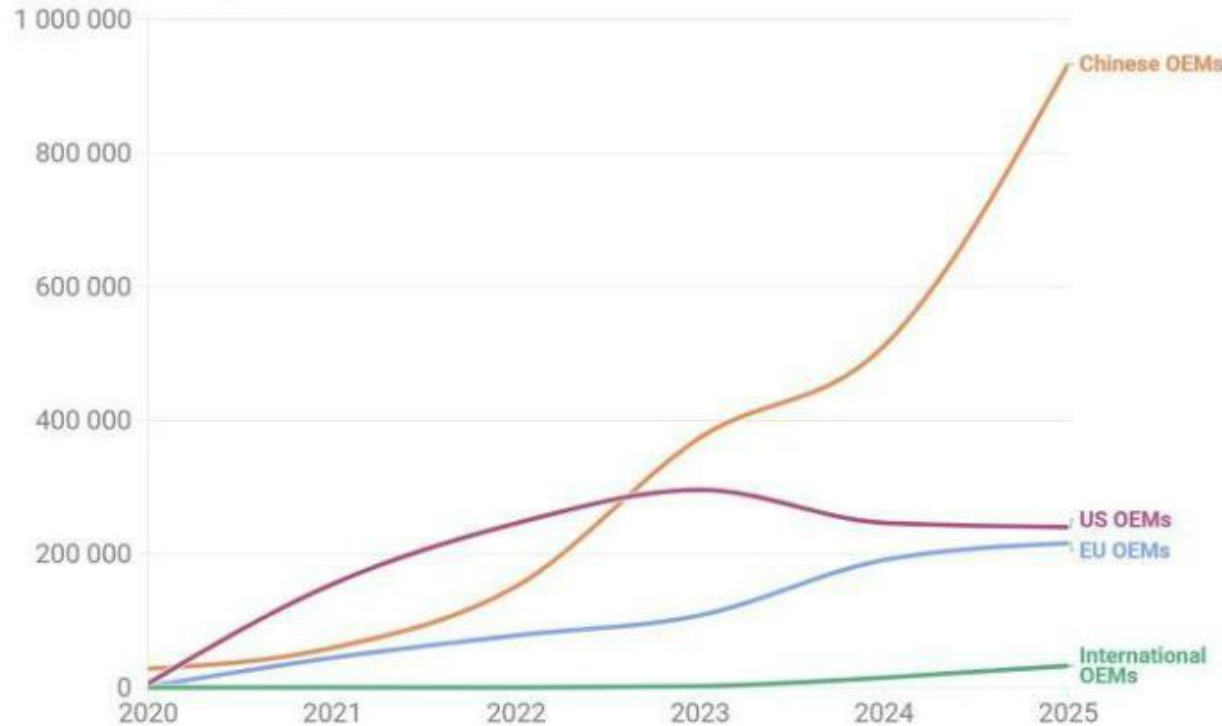


Handelsblatt • Quelle: Eurostat, China National Bureau of Statistics, Haver Analytics

Exporte aus China sind vor allem Autos chinesischer Hersteller

Global BEV exports from Chinese carmakers are surging

BEV exported from China

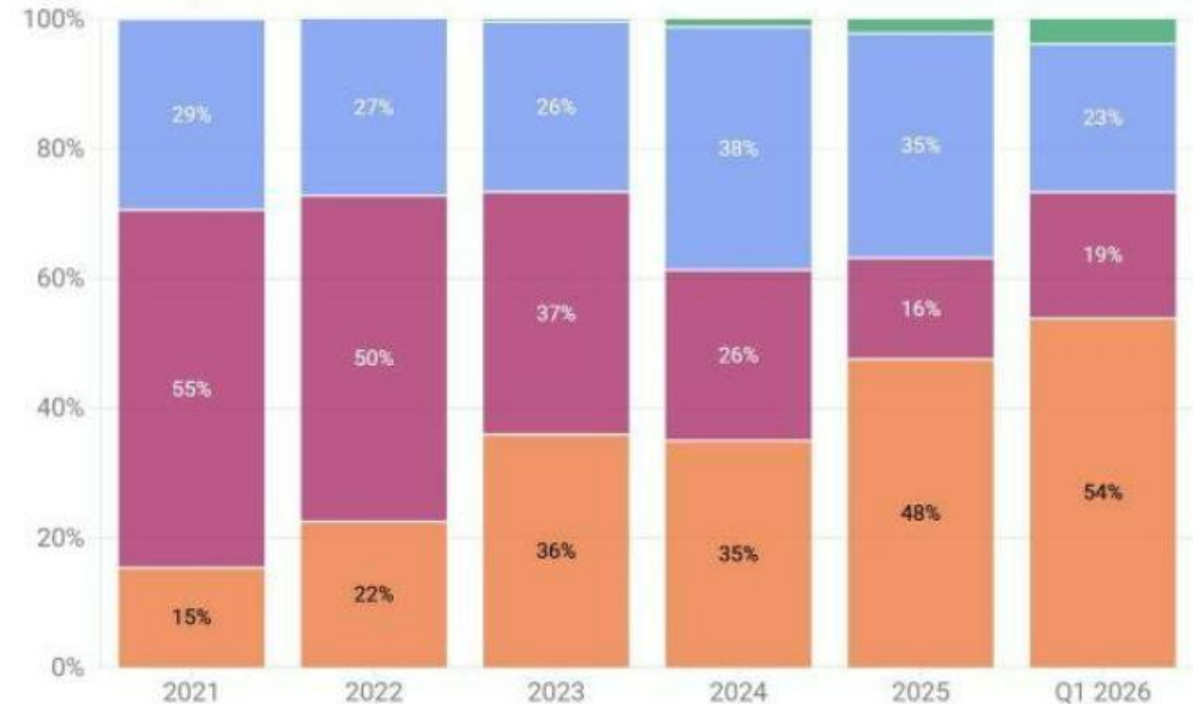


Source: T&E Analysis, EV-Volumes

In 2026, most BEVs imported from China are from Chinese OEMs

Chinese OEM Tesla European OEM Other OEM

Share of BEV imported from China

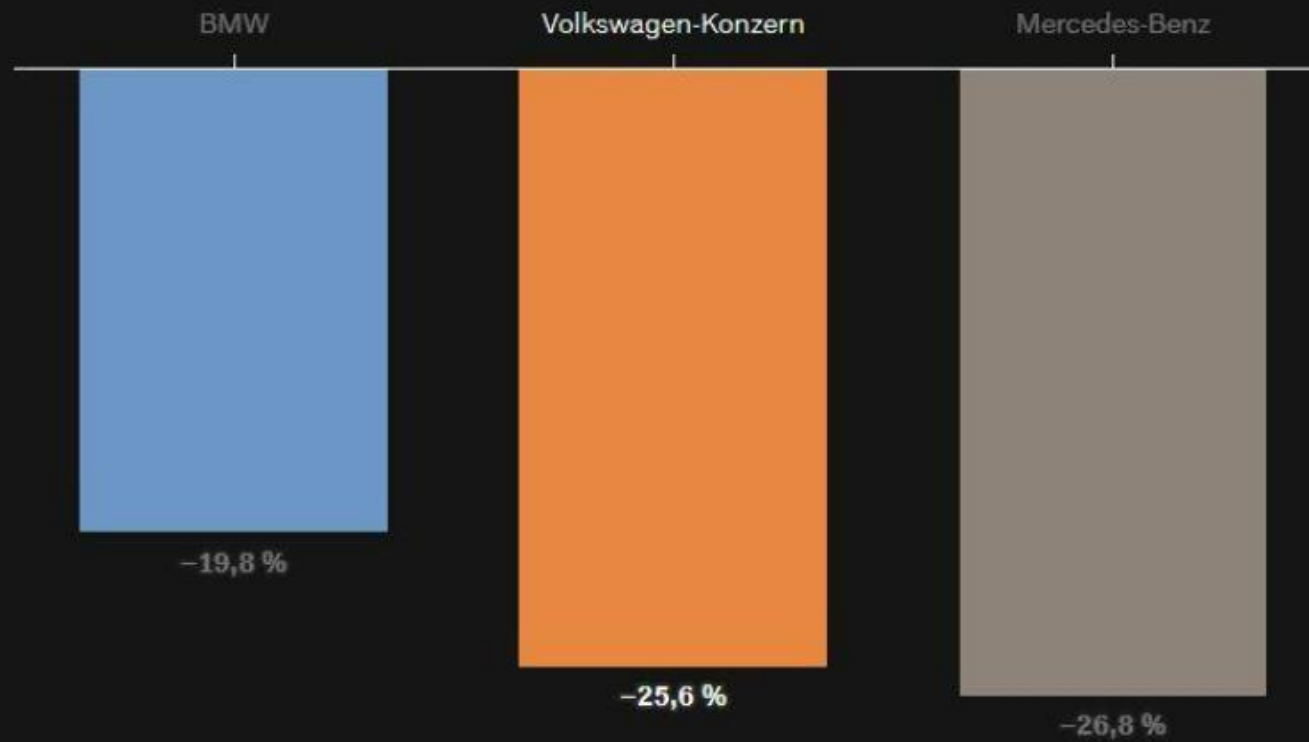


Source: EV Volumes • Scope: car, SUV and MPV segments, EU27

Der Heimatmarkt wird wichtiger

Weltgrößter Markt bricht ein

Pkw-Neuzulassungen in China: Prozentuale Veränderung 1. Halbjahr 2025 gegenüber dem 1. Halbjahr 2026



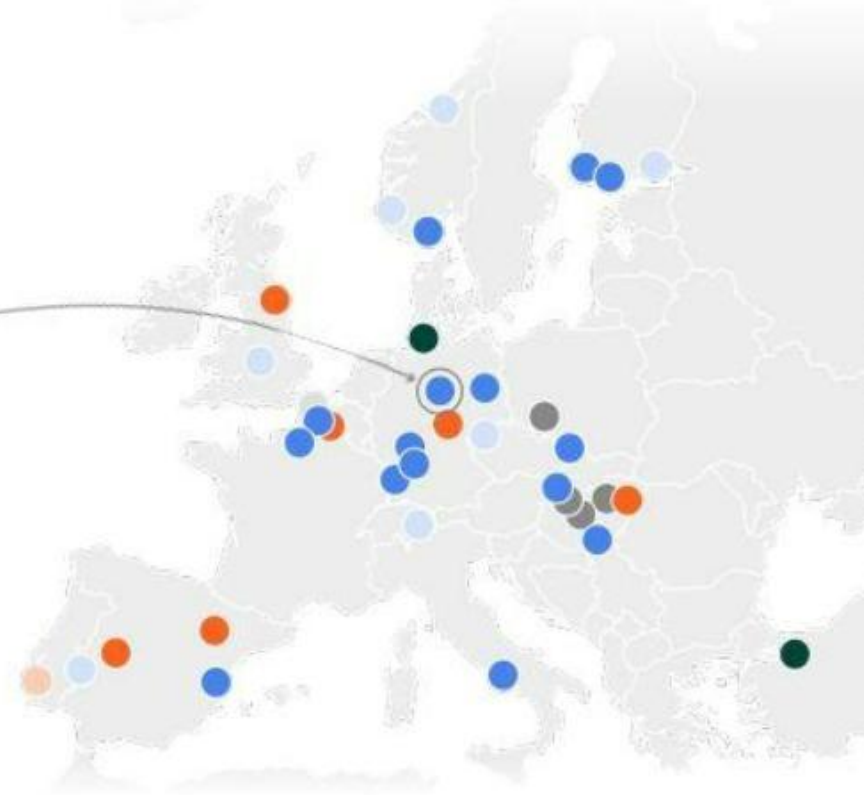
Handelsblatt • Quelle: Marklines

In der EU wächst eine diverse Batterieindustrie

IAA will make or break Europe's battery supply chain

Gigafactories plants operating and planned in Europe in 2026, by company HQ region

- China Operating
- China Planned
- Other Operating
- Other Planned
- Europe Operating
- Europe Planned
- US Operating



Source: T&E analysis

Wir importieren nicht nur; Batterien aus Europa sind Realität

Around half of the battery capacity for EVs sold in the EU is imported

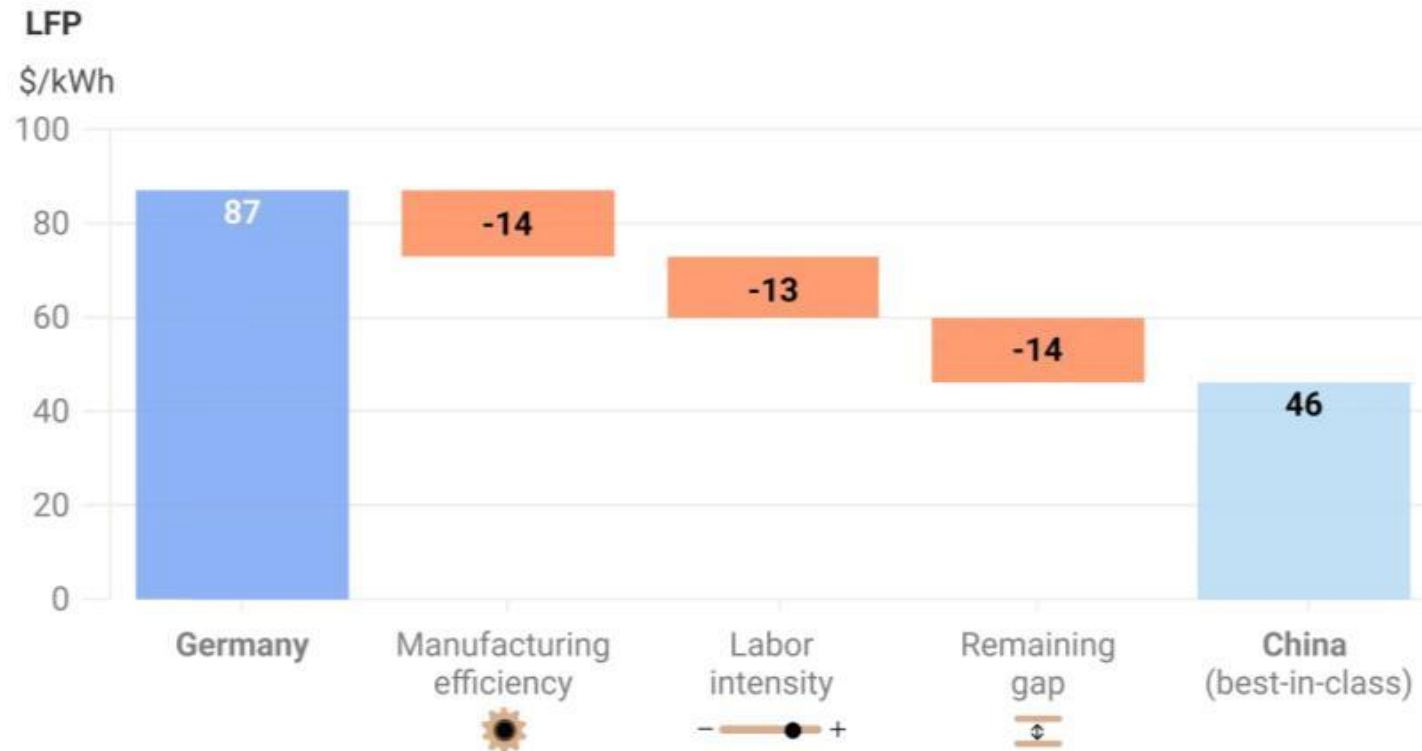
■ Made-in-Europe battery ■ Made-in-China battery ■ Other imported batteries

Total battery demand of EVs sold in the EU [GWh]



Local Content Vorgaben helfen bei der Skalierung in der Batteriefertigung

Efficiency and automation can reduce the cell production cost gap between Europe and China in 2030

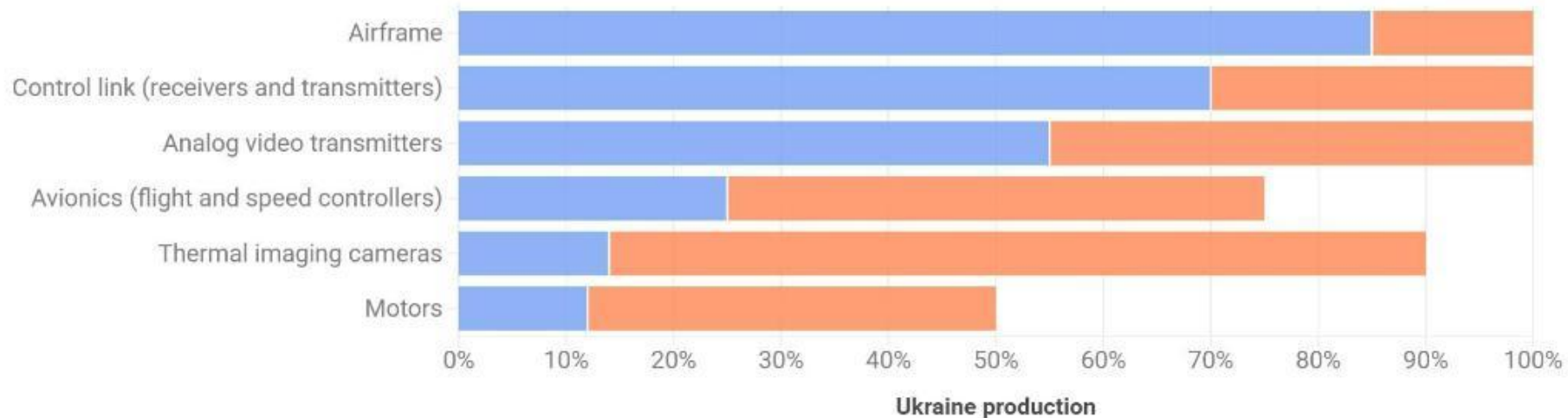


Source: T&E calculations based on BNEF's BattMan model and IEA. Manufacturing efficiency refers to scraps and (un)planned production line downtime; Labour intensity relates to level of automation and worker know-how

Es geht um mehr als nur Automotive: Beispiel Drohnen & Robotik

Ukraine has demonstrated that 100% localisation of production is possible apart from magnets, cheap semiconductors and thermal sensors

■ Current production ■ Localisation potential



Source: <https://www.snakeisland.org/reports/69987227896191d728c0521f>

Der IAA hat enormes Potential

- EU-Wertschöpfungskriterien für E-Fahrzeuge und Batterien sind entscheidend
 - Batterien sind ein strategischer Sektor: mit doppeltem Nutzen für zivile Anwendungen und Sicherheit sowie für Europas Autonomie.
- Das ist **nicht protektionistisch**: Große Volkswirtschaften wie die USA, Indien und andere setzen lokale Wertschöpfungskriterien bereits umfassend ein.
- Es geht nicht um Marktzugang, sondern um den klugen und strategischen Einsatz knapper öffentlicher Mittel.
- Der Kostenanstieg bleibt begrenzt: Er ist eine Resilienzprämie. Die Kosten des Nichthandelns wären deutlich höher.
- Local Content Kriterien sind entscheidend, um privates Kapital zu mobilisieren.

Union content Anreize für die Automobilindustrie

Unternehmensflotten als Schlüssel für Nachfrage nach Batterien aus Europa:

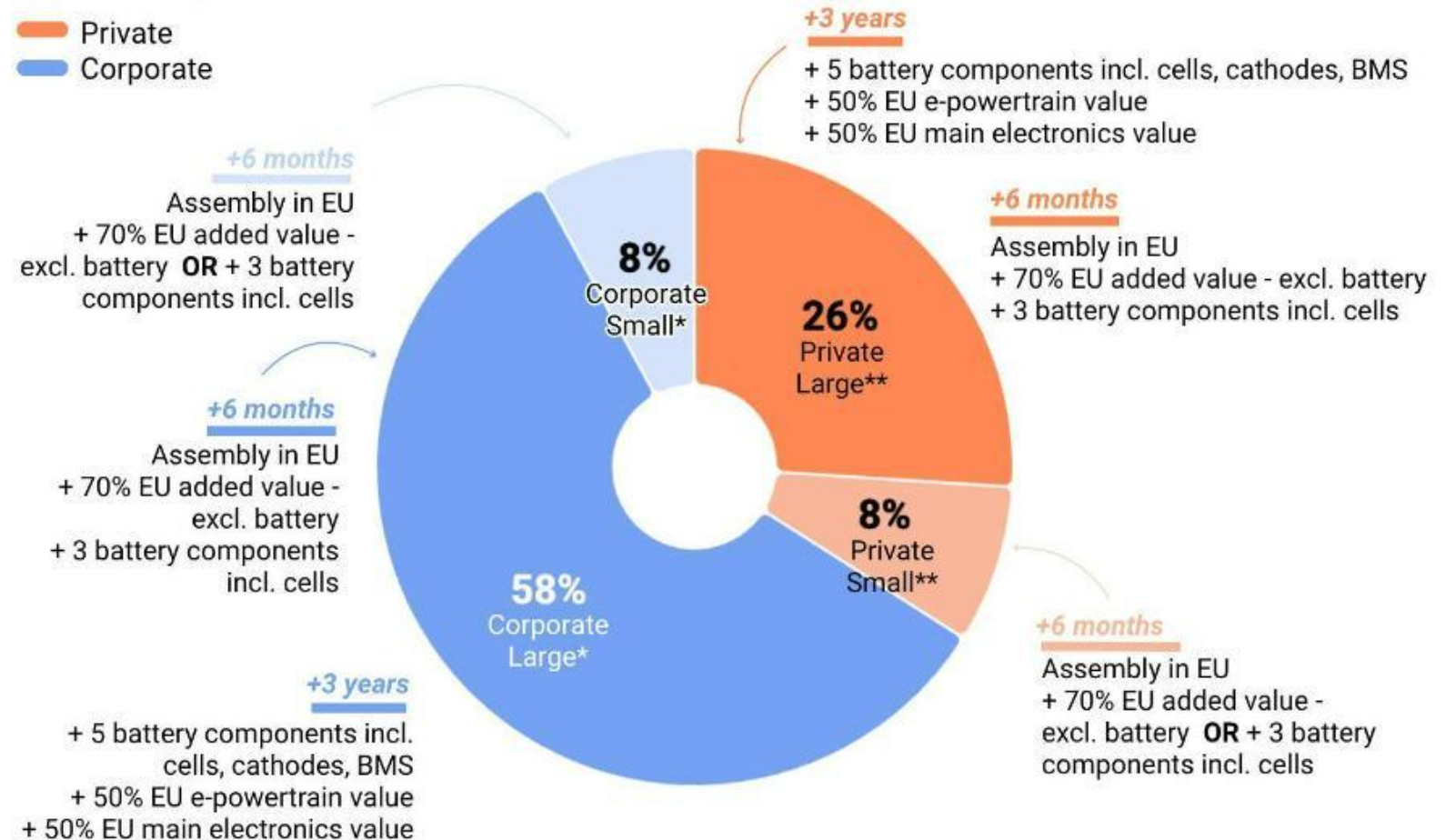
- > 60 Prozent der E-Auto-Verkäufe
- Ausreichend großer Absatz für Batterie- und Komponentenhersteller

Muss im finalen Gesetz beibehalten werden

Market coverage of IAA provisions

*Strict EU scope **EU+FTA

Private
Corporate



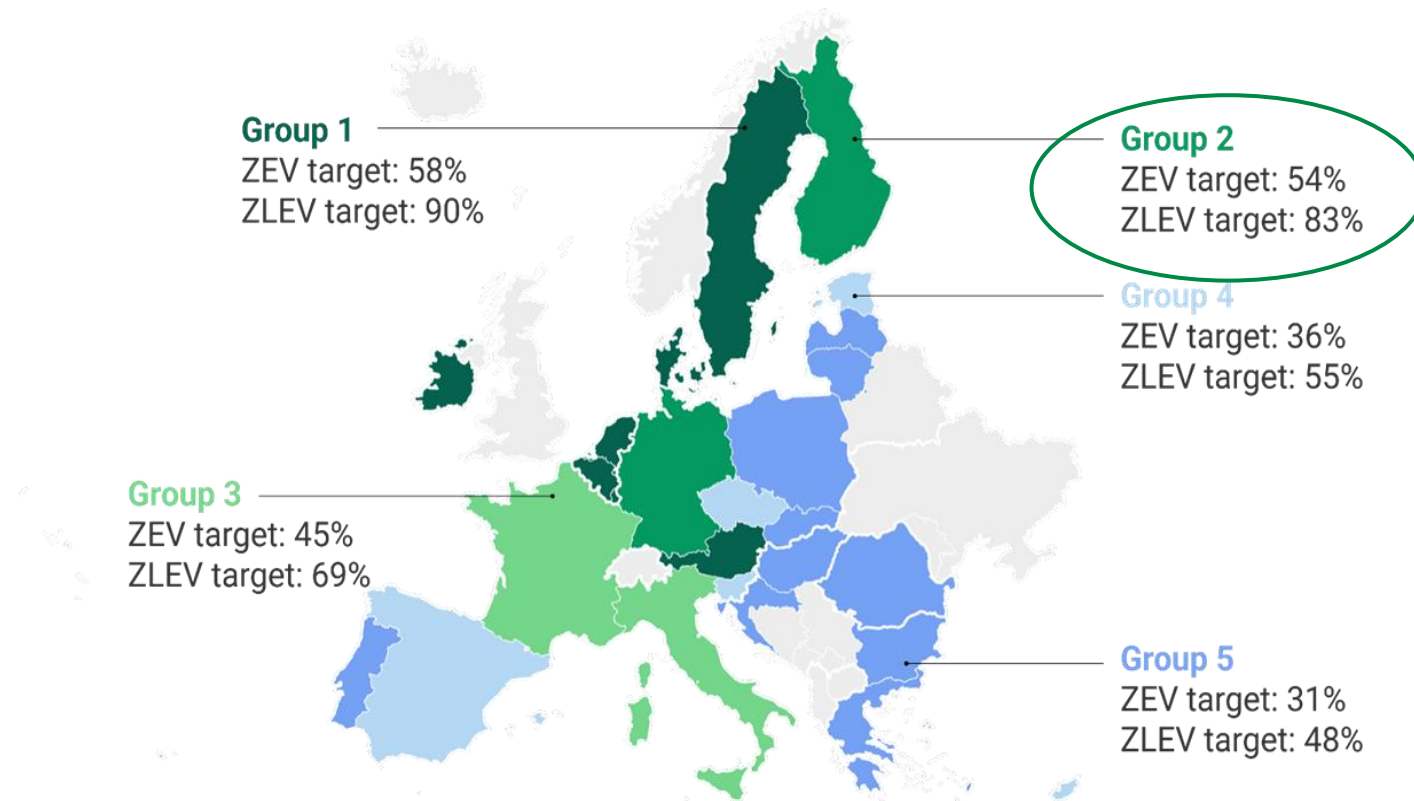
Source: Dataforce • Scope: BEVs & PHEVs



Clean Corporate Fleets 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

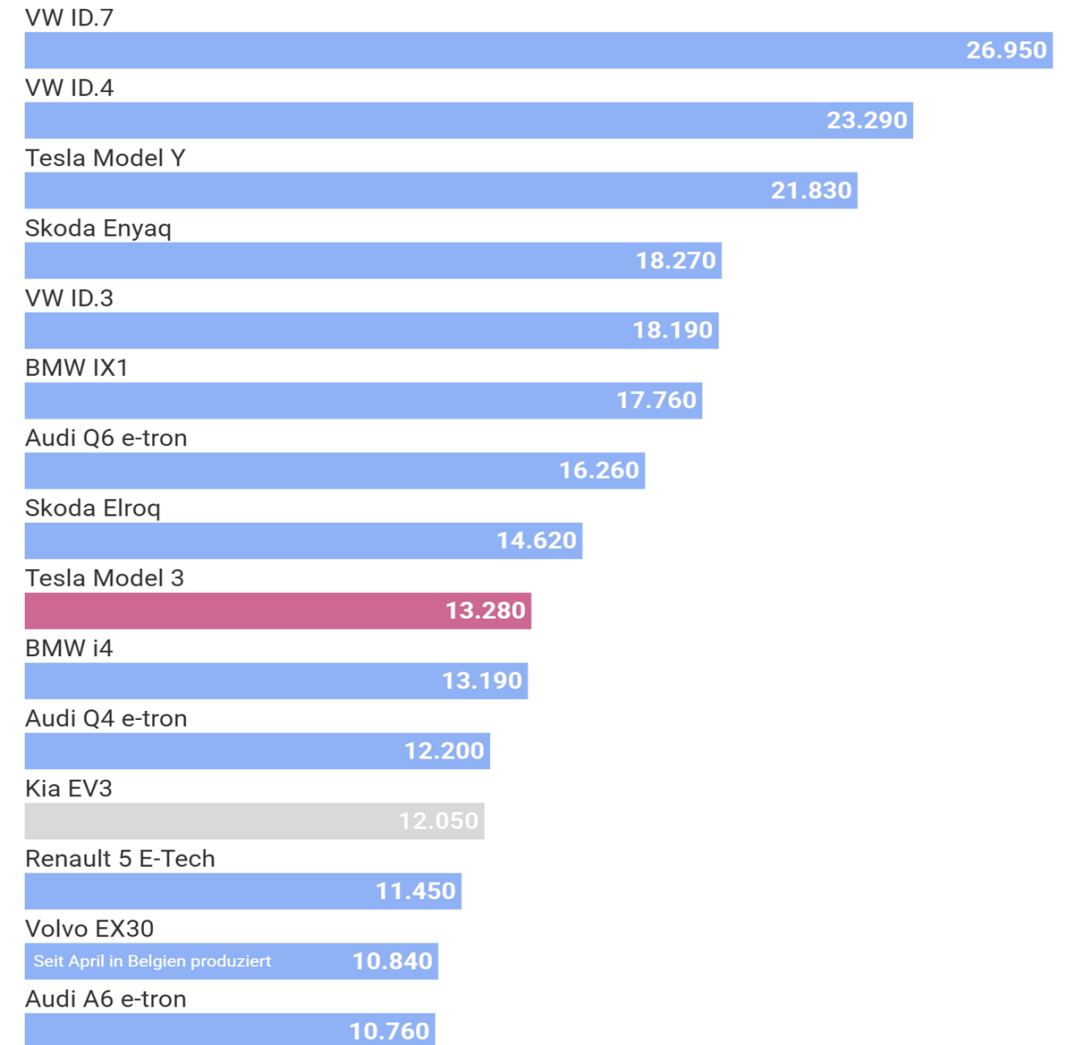


Firmenflotten als Treiber der Elektromobilität

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 partridge with brown and grey plumage is perched in tall green grass. The bird is facing right, and its head is slightly turned. The background is a soft-focus green field.

**Wie lassen sich Nachfrage,
Wettbewerbsfähigkeit und
Regulierung vereinen?**

Berechnungen zu Auswirkungen der Revision

BuReg: (90% ohne Kompensation):

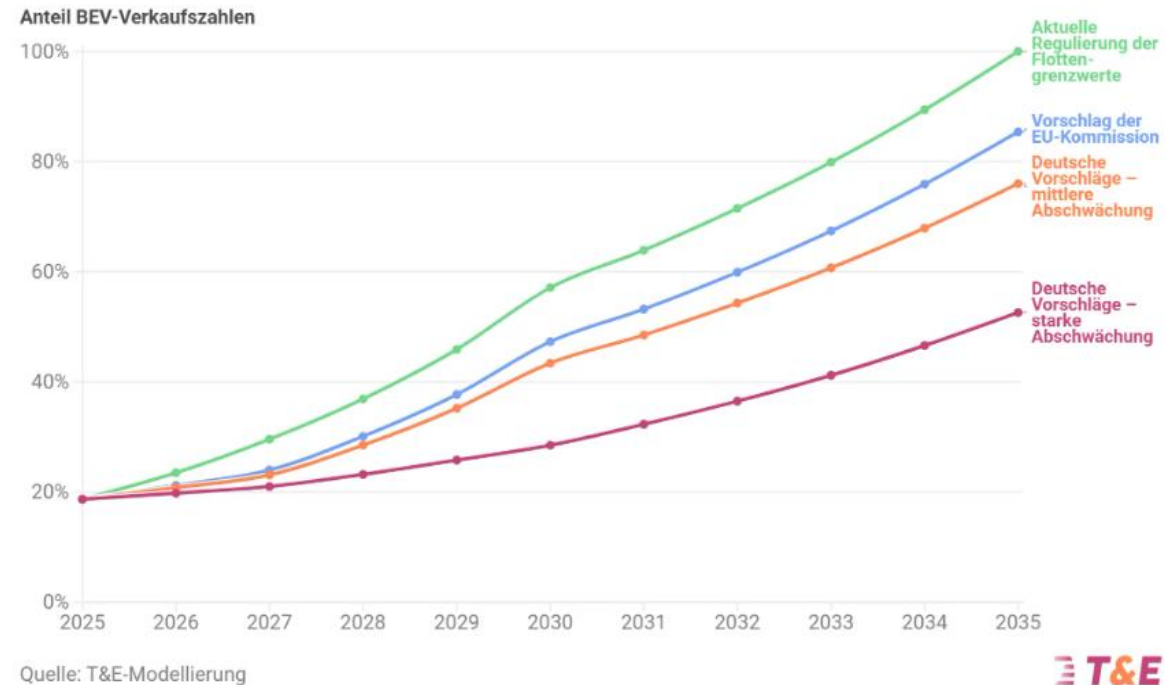
50-65% BEV-Marktanteil in 2035, 7-15 Mrd. Euro zusätzlich für Ölimporte (85-180 Mio. Barrel Ölimport mehr als im KOM-Vorschlag)

ACEA (80% 2035, 10% ohne Kompensation, 10% fuels):

57% BEV-Marktanteil 2035, 74 Mrd. Euro extra für Ölimporte

Salini-Vorschlag liegt unter dem der BuReg

Die deutschen Vorschläge könnten dazu führen, dass die BEV-Verkaufszahlen im Jahr 2035 um 25 Prozent bis 50 Prozent zurückgehen



BEV-Zulassungen in DE/EU

DE: 1. HJ 2026: Jeder vierte Neuwagen ist batterieelektrisch (2025: 19% (!)).

Flottenmarkt: 30%, Privatmarkt **ein Drittel** (05/2026), Die Auswirkungen des Umweltbonus zeigen sich erst nach und nach.

EU: 1. HJ 2026: Jeder fünfte Neuwagen fährt batterieelektrisch, (2025: 15% (!)) große Unterschiede zwischen den Mitgliedsstaaten (DK: 80%, FL 48%, IT: 9%), aber volumenstarke Märkte (DE, FR, SP, IT) machen den Unterschied.

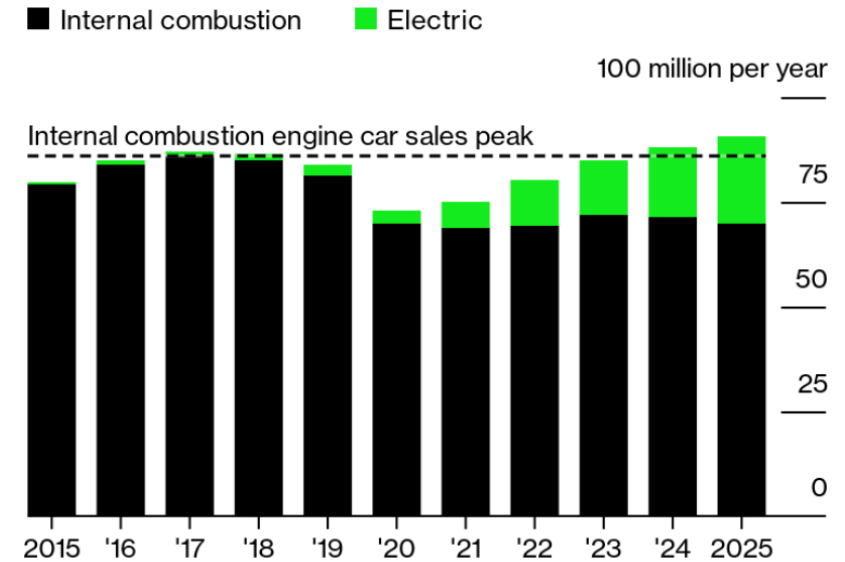
→ **„Der Kunde will nicht“ ist überholt**

- **VW hat den größten Marktanteil bei BEVs**– so viel wie nie mit Verbrennern
- Starkes Wachstum chinesischer Hersteller. „Die Hersteller ordnen sich neu“
- Verbrenner-Peak (2017) ist überschritten: Es gibt kein Zurück mehr.
- PHEVs werden in der aktuellen Förderung unterdurchschnittlich angefragt (<10%)

Wer befriedigt diese Nachfrage: EU oder China?

Peak ICE Is Behind Us

Global passenger vehicle sales by powertrain



Source: BloombergNEF Long-Term Electric Vehicle Outlook 2022

Note: Electric vehicles include plug-in hybrid vehicles

Bloomberg Green

B&B für drei Jahre statt Averaging für 5 Jahre

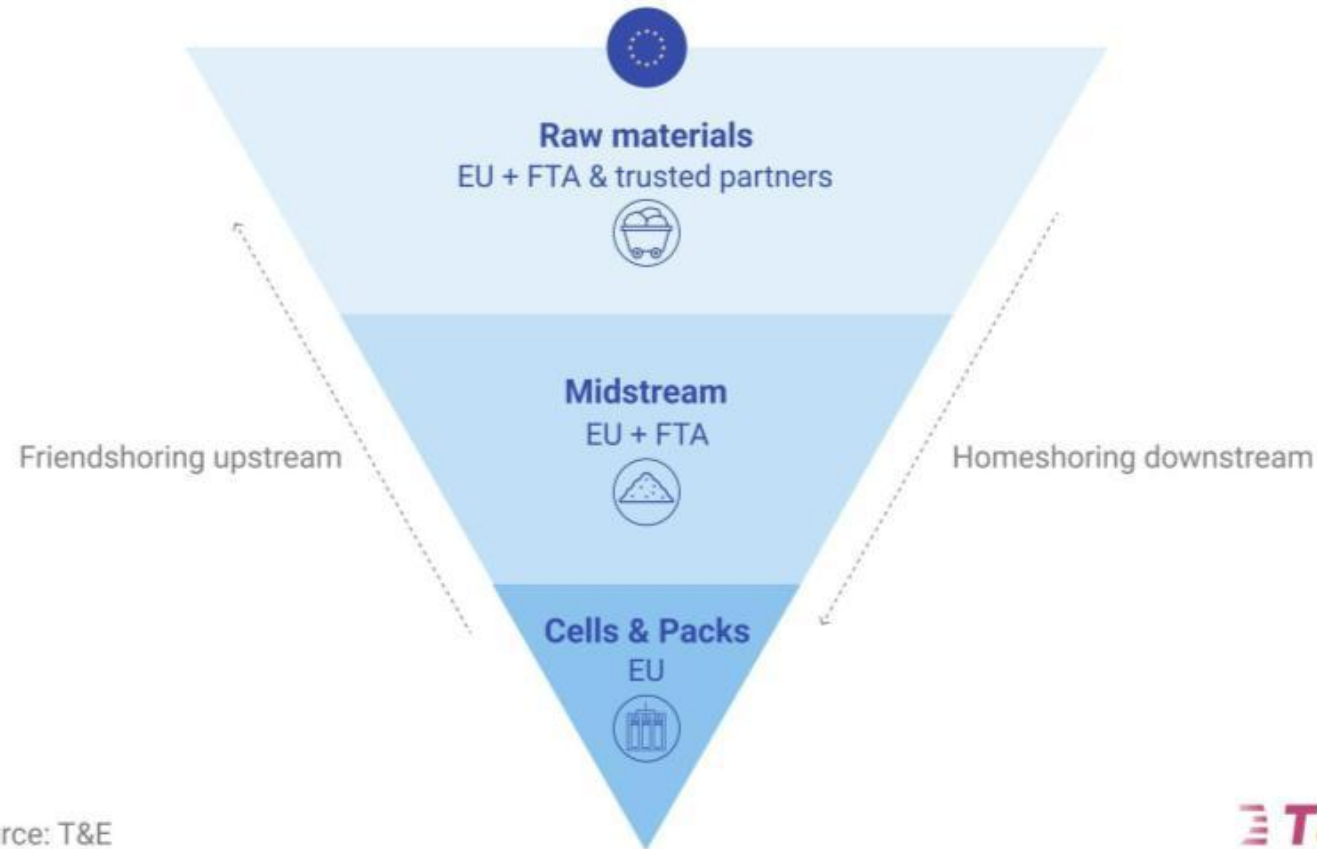
- Ein Averaging für 5 Jahre über den neuen Zielwert (2030) wie von Salini geschlagen, senkt das Zielniveau massiv
- Wenn eine Flexibilisierung gewährt werden soll, **dann eine Banking & Borrowing-Lösung nach dem neuen Zieljahr, da diese die Zieleinreichung nur verschiebt, nicht das Zielniveau senkt**
- Mit dem targeted amendment (2025-27) gibt es ein erprobtes Vorbild

Offene Fragen

- **Wo wird CO2 kompensiert**, wenn nicht in den FGW, um EU-/Internat. Vorgaben einzuhalten?
Gleichzeitig ist der ETS2 unter Druck, auf den in der Vergangenheit verwiesen wurde.
- Woher stammen laut EVP **relevante Mengen biogene Kraftstoffe für den EU-Markt**, wenn nun wieder global auf biofuels gesetzt wird.
- Wie will EVP verhindern, **dass das Dossier immer komplexer wird**? Doppelregulierung zur RED, evtl. local-content Klauseln
- **ZEV mit Kraftstoffen**: Wie ist der Stand der betrugssicheren Nachweisbarkeit? Warum sollen Kraftstoffe als emissionsneutral gelten, wenn sie es nicht einmal nach der RED sind?
- Welche Chancen hat ein **Kompromiss in der Mitte im EP aktuell**?

Unterschiedliche Kriterien für unterschiedliche Produktionsschritte

Defining “local”: the closer to final product, the tighter the definition



Source: T&E

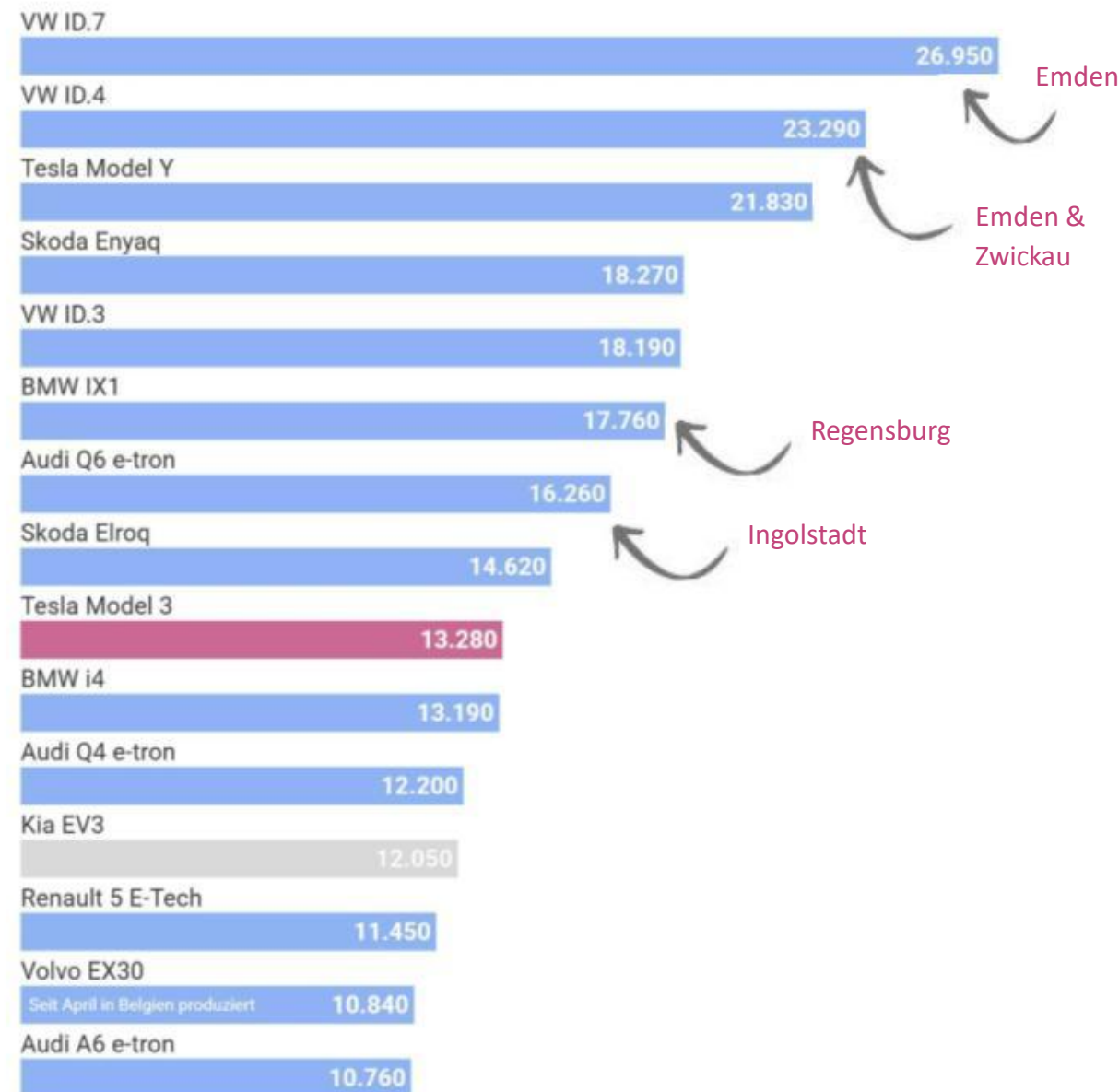


Von der Firmenwagenelektrifizierung in Europa profitieren vor allem deutsche Marken

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

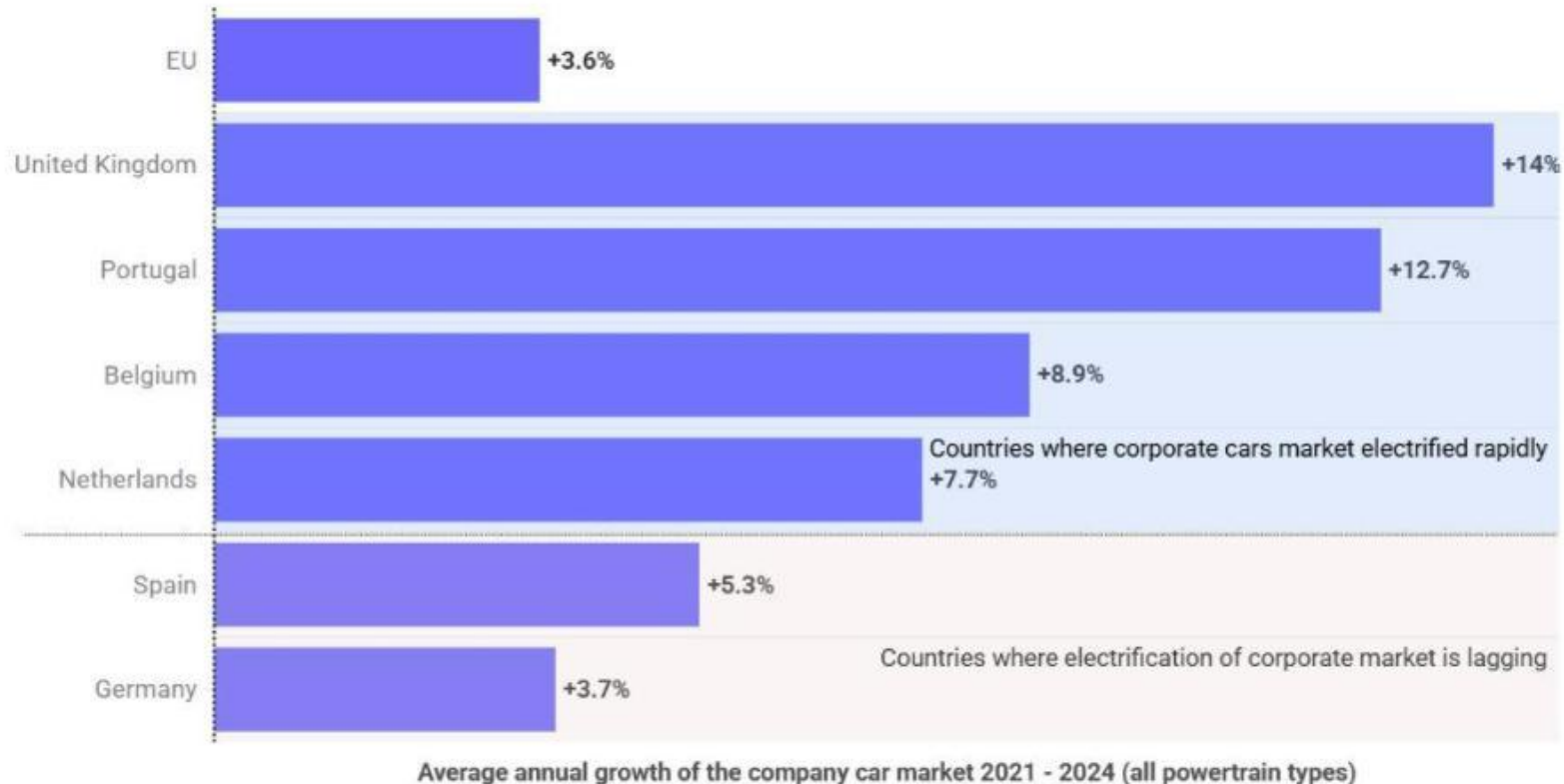
■ Made-in-EU ■ Made-in-China ■ Made-in-Korea



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

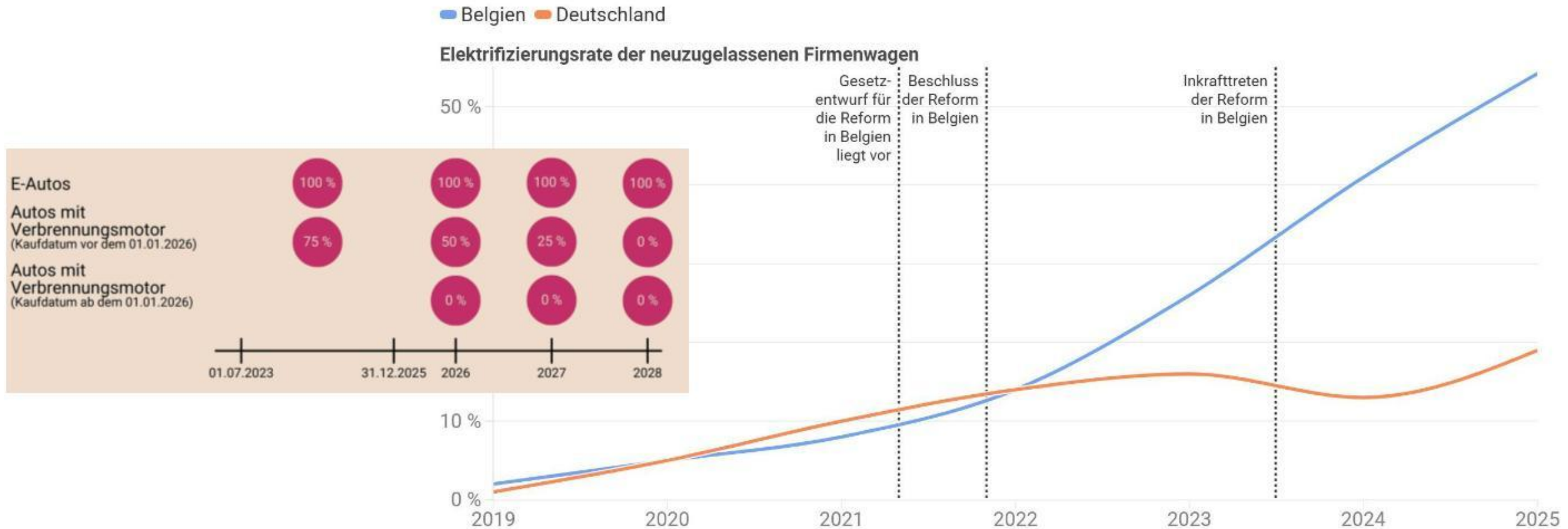
Schnelle Elektrifizierung der Firmenwagen verringert den Absatz nicht

Company car market is not shrinking in countries that are going fast on electric



Source: T&E analysis based on Dataforce (2025).
Note: Average Annual Growth Rate (AAGR) over the period 2021 to 2024.

Es gibt viele Möglichkeiten, die Elektrifizierung von Flotten anzureizen: Beispiel Belgien und seine Abschreibungsreform



Quelle: T&E-Berechnungen basierend auf Dataforce (2026).

Anmerkung: Die belgische Reform der steuerlichen Abschreibung von fossil betriebenen Firmenwagen wurde im Mai 2021 als Gesetzentwurf vorgelegt, im November 2021 verabschiedet und trat am 1. Juli 2023 in Kraft.