

Empfehlungen für eine resiliente europäische Automobilindustrie, welche die Transformation erfolgreich meistert und europäische Wertschöpfung und Arbeitsplätze sichert

Die Europäische Kommission hat im Rahmen des Strategischen Dialogs mit der europäischen Automobilindustrie im Dezember 2025 das Automotive Package, unter anderem mit dem Vorschlag zur Änderung der CO2-Gesetzgebung für Pkw und Vans, und im März 2026 den Vorschlag für einen Industrial Accelerator Act gestartet. Mit beiden Maßnahmen zielt die Kommission darauf ab, eine Antwort auf die aktuell schwierige Situation der Automobilindustrie zu geben und einen Rahmen für eine erfolgreiche Zukunft zu setzen.

Der Fokus der Empfehlungen liegt auf dem Industrial Accelerator Act (Made in EU). Es ist unbestritten, dass die aktuelle industrielle automobilen Wertschöpfung in Europa und insbesondere in Deutschland teurer ist. Hinzukommt, dass substantielle Anteile der Wertschöpfungskette bei batterieelektrischen Fahrzeugen wie bspw. Batterie/-zelle und high-end elektronische/digitale Komponenten nicht in Europa industrialisiert sind.

Demzufolge benötigt es neben ausreichend Zeit, eine Stärkung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit, Anreize für Investitionen und einen Ausgleich der höheren Produktionskosten. Hier sollte ein Ausgleichsmechanismus zwischen dem IAA und der CO2-Flottengesetzgebung für Pkw und Vans einen Beitrag leisten.

Der zum Beispiel von ACEA vorgeschlagene Super-credit in Höhe von 1,3 sollte für alle „Made in EU“ BEV's gewährt werden. Damit erhalten die OEM's einen gewissen „finanziellen“ Ausgleich über die Mehrfachanrechnung der BEV's in der CO2-Flottengesetzgebung.

1) Industrial Accelerator Act (IAA)

Der IAA-Entwurf der EU-Kommission schlägt vor, den Zugang zu öffentlicher Förderung und Beschaffung an Local Content Kriterien und Schwellwerte zu knüpfen. Je nach Anwendungsbereich werden verschiedene geographische Geltungsbereiche verwendet.

Es muss zudem klar geregelt werden, was unter „public intervention“ verstanden wird. Wir halten bspw. eine Verknüpfung mit der Dienstwagensteuer als nicht sachgerecht, da dies keine Förderung im eigentlichen Sinne ist, sondern nur eine Verwaltungsvereinfachung.

ACEA und VDA haben sich zum Industrial Accelerator Act positioniert und eine Akzeptanz an konkrete Forderungen geknüpft:

- **Fahrzeug Geltungsbereich:** xEV (BEV und Plug-in, kein 48V)
- **Flottenansatz:** Generelle Unterstützung für einen Flottenansatz. In Kombination mit einem engen geographischen Geltungsbereich (EU27, EFTA, sowie bestehende Anlagen präferierter Partner wie der Türkei und Marokko) halten wir einen Flottenansatz-Schwellwert von 70% für realistisch (d.h. OEM's EU-xEV-Gesamtflotte gilt als „Made in EU“ wenn > 70% der Neuwagenflotte „Made in EU“ erfüllt). Hier sollten auch die für den Export bestimmten Fahrzeuge angemessen berücksichtigt werden, da auch diese für Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Europa sorgen und andernfalls diesen Produkten die Verlagerung droht. Der 70% Flottenansatz erlaubt einen gewissen Anteil an importierten Fahrzeugen, z. B. in Fahrzeugsegmenten für die eine eigene Produktionslinie in der EU unwirtschaftlich wäre, weiterhin den Zugang zu

öffentlichen Mitteln in der EU zu haben. Des Weiteren erlaubt es eine Fokussierung von „Made in EU“ auf volumenstarke Modelle.

- **Gewährung eines Super-credits**, z.B. wie von ACEA vorgeschlagen in Höhe von **1,3**, für die in der EU zugelassene „**Made in EU**“ BEV-Flotte eines OEM.
- **EU Local Content Kriterien:**
 - (1) **Montage** in der „EU27 + EFTA + präferierte Partner“ als notwendiges Kriterium
 - (2) **Einführung eines 70% Local Content Kriteriums**, das den Wert der zugelieferten Komponenten und die Wertschöpfung (added value) des OEM's berücksichtigt. Dieses muss auf Basis des handelsrechtlichen Ursprungs („last substantial transformational step“) berechnet werden. Die konkrete Berechnungsmethodik wird im anschließenden Abschnitt beschrieben.
 - (3) **Batterie:** Frühestens Anfang der 2030iger Jahre ist die Zelle als verpflichtendes Kriterium realistisch und auch nur unter der Bedingung, dass eine signifikante OPEX-Förderung pro kWh gewährt wird. Entsprechend sollte für die Kathode ausreichend Vorlaufzeit bis 2034 gewährt werden.
 - (4) Bei den weiteren Local Content Kriterien **E-Powertrain** und **wesentliche elektronische Komponenten** (Chips, Headunits, ADAS, etc.) sollte ein flexiblerer Ansatz gewählt werden als die von der EU-Kommission geforderten EU Local Content von $\geq 50\%$. Da diese Komponenten bereits in der Local Content Gesamtbetrachtung berücksichtigt sind, ist aus unserer Sicht ausreichend, nur eines der beiden Kriterien zu erfüllen, insbesondere, solange die Verfügbarkeit europäischer Komponenten nicht gewährleistet ist.
 - (5) Einsatz von **Low-carbon Stahl** und **Aluminium** in Höhe von 25% ab 01.01.2029 ist unrealistisch. Generell **lehnen** wir ein solches Kriterium **ab**, da über einen optionalen Kompensationsmechanismus in der CO2-Flottenregulierung ausreichend Anreiz geschaffen wird. Der Hochlauf dieser grünen Materialien muss marktwirtschaftlich erfolgen und nicht in Form einer Quote für die Abnehmer, um deren Wettbewerbsfähigkeit nicht weiter zu belasten.

Berechnungsmethodik für die Ermittlung des Local Content.

Der Kommissionsvorschlag stellt auf die ex-Works Preise der Komponenten (Tier 1) ab. Dies ist unzureichend, da die Wertschöpfung der OEM's dabei nicht berücksichtigt wird. Um auch Anreize für den OEM für eine Lokalisierung zu schaffen, empfehlen wir in der Methodik die OEM-Wertschöpfung (Lackierung, Montage, Presswerk, F&E, angemessene Gewinnmarge) zu berücksichtigen. Die Ermittlung des EU Local Content Anteils erfolgt über die folgenden Schritte:

Schritt 1: Bewertung anhand eines individuellen Fahrzeugs auf Basis der **Komponentenliste**.

Schritt 2: Ermittlung der **Kosten** für die einzelnen Positionen der **Komponentenliste** dieses Fahrzeugs.

Schritt 3: Berechnung der **Gesamtnettokosten** („total net cost“): Alle gekauften Komponenten, alle Eigenfertigungskomponenten, Teilelogistik, Montage, Rohbau, Lackiererei, Presswerk, Verwaltungs- sowie Werkskosten, F&E. Nicht enthalten: Marketingkosten, Vertriebslogistik, Garantien.

Schritt 4: Berechnung der **Summe der Kosten aller Komponenten** des Fahrzeugs.

Schritt 5: **Herausnahme der HV-Batterie** aus der **Komponentenkostensumme**.

Schritt 6: Identifikation des geografischen Ursprungs "EU27/ EFTA/ Mar/ Tk" in Schritt 5 auf Basis der nicht-präferenziellen Methode (Nutzung des Prinzips „**letzte wesentliche Bearbeitungsschritt**“) und Aufsummierung der „**Made in EU**“ **Komponentenkosten**.

Schritt 7: Berechnung des "OEM EU Value Add" als **Gesamtnettokosten** (Schritt 3) abzüglich der **Komponentensumme** (Schritt 4).

Schritt 8: Berechnung der **5% OEM-Marge**: $0,05 * (\text{Gesamtnettokosten} - \text{HV-Batteriepreis})$.

Schritt 9: Addition der „**Made in EU**“ **Komponentenkostensumme** (Schritt 6) + **OEM EU Value Add** (Schritt 5) + **5 % Marge** (Schritt 8).

Schritt 10: Anzurechnende Gesamtkosten (Zulieferer, OEM inkl. Marge), d.h. Addition von Schritt 5 + Schritt 7 + Schritt 8.

Schritt 11: Berechnung Local Content Ratio in %: Verhältnis von Schritt 9 zu Schritt 10.

In eine **Berechnungsformel** zusammengefasst:

$$\text{EU Local Content}^* [\%] = \frac{[\text{Summe „MiE“ Komponentenkosten} + \text{OEM EU Value add} + 5\% \text{ OEM-Marge}]}{[\text{Summe aller Komponentenkosten} + \text{OEM Value add} + 5\% \text{ OEM-Marge}]}$$

*Ohne Batterie

2) Notwendige Flexibilitäten in der CO2-Gesetzgebung für Pkw und Vans

Der **Realitätscheck** zeigt, dass die **bisherige CO2-Gesetzgebung** mit dem Verbrenner-Aus (-100% Ziel in 2035) **unrealistisch** ist. Dies hat auch die **EU-Kommission** in ihrem **Vorschlag** (-90%) erkannt, aber der Vorschlag der EU-Kommission zur Anpassung der CO2-Gesetzgebung ist nur der erste Schritt und bei weitem **nicht ausreichend**.

S&P Global macht zum Beispiel die **Prognose**, dass **2035** nur **ca. zwei Drittel BEV's** im **europäischen PKW-Markt** sein werden. Für **Vans** ist der Hochlauf **noch schwieriger**- hier ist eine über den Vorschlag der Kommission hinausgehende Zielanpassung schon 2030 unerlässlich.

ACEA-Position (PKW):

- **2030 Ziel** flexibilisieren durch **Averaging** (mehrfährige Durchschnittsbildung) und frühzeitiges Einführen von Flexibilitäten wie die **Anrechnung dekarbonisierter Kraftstoffe** (Bsp. HVO) und **grüner Materialien** (Stahl und Alu) und **Einfrieren des Utility Faktor Stufe 1 für PHEV**.
→ Die **2030 Zielanpassung (-55%)** ist eine Hürde, die in der politischen Diskussion gerne ausgeblendet wird, aber bereits **extreme Herausforderungen** für die OEM's bedeutet.
- **2035 Ziel: -90% ohne Kompensation** durch die OEM's und **weitere 10% durch** Kompensation über **dekarbonisierte Kraftstoffe** (5%) und **grüne Materialien** (5%).
→ Der Vorschlag der EU-Kommission allein reicht bei weitem nicht aus, um die S&P Global - Prognose (1/3 non-BEV in 2035 in EU) zu ermöglichen.
- **Einführung einer VEEF** („Vehicles Running Exclusively on Eligible Fuels“) **Kategorie**
→ Fahrzeuge, die rein mit dekarbonisierten Kraftstoffen betrieben werden, müssen gleich wie ein BEV behandelt werden (0 gCO₂/km). Dies erfüllt die notwendige **Technologieneutralität**.
- **Korrektur des „negative Slope“** (Änderung der PKW-Zielberechnungsformel, um die in der aktuellen Flottenregulierung vorhandene signifikante Benachteiligung von Fahrzeugen mit höherem Gewicht zu beseitigen).
→ Hersteller mit einem Modellportfolio bestehend aus größeren Pkw's und großen Personentransportern sind besonders benachteiligt.

- **Super-Credits** für „**Made in EU**“
→ Incentivierung von lokaler Wertschöpfung und Kompensation möglicher Mehrkosten und Aufwände, siehe Kapitel IAA.

3) Automotive Omnibus

Im Automotive Omnibus hat die EU-Kommission wichtige Änderungen bestehender Regulierungen initiiert. Insbesondere die Änderungen der **eVans-Regularien** (Tachograph, Geschwindigkeitsbegrenzer) sind wichtige Maßnahmen, um ein „level playing field“ für elektrische Vans zu den konventionellen Vans zu realisieren. Die Anwendbarkeit des **Führerschein Klasse B** für elektrische Fahrzeuge bis 4,25 to zulässigem Gesamtgewicht ist auf den 25. November 2027 festgelegt worden. Da es bereits heute elektrische Vans über 3,5 to zGG gibt, ist die beschlossene Einschränkung nicht nachvollziehbar. Aktuelle Änderungsanträge zur Führerschein Richtlinie sehen eine frühere Anwendung des Führerschein Klasse B für bspw. Ende 2026 vor, dies wird von den Van-Herstellern explizit unterstützt.

Ausblick

Da die beschriebenen Maßnahmen IAA, CO2-Regulierung und Automotive Omnibus wechselseitige Wirkung haben, kommt es in den kommenden Monaten darauf an, ein ausgewogenes Gesamtpaket zu entwickeln. Dieses sollte folgende Aspekte berücksichtigen:

Für die **Zustimmung zu einer EU Local Content Regulierung** sollte im Gegenzug signifikant mehr Flexibilität bei der CO2-Flottenregulierung gewährt werden. Dabei ist die Gewährung eines Super-credits für „Made in EU“ BEV's nur ein Element.

Die **CO2-Flottenregulierung** muss den Marktrealitäten angepasst werden. Neben einer deutlichen Anpassung der CO2-Reduktionsziele für 2030 und 2035 muss durch die Einführung von zwei Averaging Zeiträumen (2028-2032 sowie ein weiterer für 2035) weitere Flexibilität geschaffen werden. Ebenso bedarf es der Stärkung der Rolle der dekarbonisierten Kraftstoffe in Bezug auf die Neuwagenflotte. Dabei sollte sowohl die pauschale Anrechnung auf das Flottenziel als auch die Einführung einer VEEF-Kategorie angegangen werden.

Ebenso sollte der **Automotive Omnibus** mit seinen zahlreichen wichtigen Maßnahmen zur Vereinfachung und Korrektur bestehender Regularien schnellstmöglich bis Ende des Jahres verabschiedet werden, damit die Automobilindustrie von den Änderungen profitieren kann. Die besonders strittigen Themen „Einführung einer M1e Kategorie“ sowie die „Aussetzung des Utility Faktor Stage 2 für Plug-in Hybride“ sollten diesen Gesetzgebungsprozess nicht verzögern, ggf. sollten die politischen Entscheidungsträger abwägen, ob diese beiden Themen aus dem Omnibus herausgelöst und separat behandelt werden sollten.