



Stellungnahme der eFuel Alliance Österreich zum Autopaket der EK vom 16.12.2025

(Stand 11.02.2026)

Das Paket setzt sich aus mehreren Rechtsaktvorschlägen zusammen. Die vorliegende Stellungnahme bezieht sich auf

- die Überarbeitung der CO₂-Grenzwerte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge (Amending Regulation (EU) 2019/631 as regards CO₂ emission performance standards for new light duty vehicles),
- die neue Verordnung betreffend Beschaffungsquoten von Elektroautos für neue Firmenfahrzeuge (Regulation on clean corporate vehicles).

GRUNDSÄTZLICHE BEWERTUNG

Historische Aufgabenstellung

Das vorliegende Paket hat historische Bedeutung. Es ist die letzte Chance, Standort und Klimaschutz unter einen Hut zu bringen, damit das eine gewahrt bleibt und das andere erreicht wird. Die Talfahrt der europäischen Industrie ist zu stoppen, neue technologische Optionen sind zu integrieren (*Monti-Report* und *Letta-Report*, beide 2024). Der Zusammenhalt der EU basiert auf ihrem „Wohlstandsversprechen“ (*Franz Fischler*). Vor dem Hintergrund der angespannten geopolitischen Lage muss die EU rasch handeln, um nicht unter die Räder zu kommen. Das vorliegende Paket ist dem Klein-Klein verhaftet, von Taktik geprägt, und kommt nach einer viel zu langen Nachdenkpause. Der Ernst der Lage scheint nicht verstanden worden zu sein, obwohl führende Politiker auf Unionsebene (*Europäischer Rat 2025*) und in den Mitgliedstaaten sehr klar formuliert haben, dass es um eine Schicksalsfrage geht.

Ziel des Pakets

Ziel des Pakets ist es, mehr Flexibilität für Autohersteller zu schaffen und Technologieneutralität zu gewährleisten, ohne den Beitrag für den Klimaschutz zu schmälern. Es soll die europäische Automobilindustrie gestärkt werden, die in den letzten Jahren Standorte, Umsätze und folgerichtig auch Beschäftigte verloren hat. Mehr Flexibilität bedeutet, dass vom Weg des Elektrodiktats abgegangen werden soll. Insbesondere soll dem klimafreundlich betriebenen Verbrennungsmotor Raum gegeben werden. Im Kern soll ein zweiter Weg des Klimaschutzes aufgemacht werden: Neben der Emissionssenkung durch Elektroantrieb soll auch die Emissionssenkung durch klimaverträgliche Kraftstoffe genutzt werden.

Intention zu begrüßen

Die erklärte Intention der EK, die Flottengrenzwerte in Richtung Technologieoffenheit weiterzuentwickeln, ist zu begrüßen. Dies ist auch dringend erforderlich, wie die Autogipfel von Jänner bis September 2025 gezeigt haben. Dieser Handlungsbedarf hat auch den Europäischen Rat veranlasst, die EK mit der terminlich vorgezogenen Vorlage eines Pakets zu beauftragen. Leider bleibt es beim vorliegenden Paket jedoch bei Lippenbekenntnissen. Der Inhalt der vorgelegten Regelungsvorschläge geht in die entgegengesetzte Richtung. Der Druck auf Hersteller, nur noch Elektroantriebe zu verwenden, wird sogar noch durch ein weiteres regulatorisches Konstrukt erhöht.

Demontage der Autoindustrie wird fortgesetzt

Mit dem Paket will die EK den Niedergang der EU als Automobilstandort aufhalten. Mit den vorgesehenen Inhalten kann das jedoch nicht gelingen. Die Demontage des bisherigen Herzstücks des Wirtschaftsstandorts EU wird mit dem Paket fortgesetzt und letztlich auch endgültig besiegt. Die europäische Autoindustrie wird weitere Standorte, Marktanteile, Wertschöpfung und folglich auch Arbeitsplätze verlieren. Gefährliche Abhängigkeiten von Rohstoffen und Vorprodukten aus China, das selbst Automobilgroßmacht werden möchte, werden noch erhöht.

Erleichterungen sind in der Praxis nicht umsetzbar

Dass die EK mit dem Paket Erleichterungen in Aussicht stellt, ist gut und schön, aber bei näherer Betrachtung erweisen sie sich als Luftschlösser, die nichts bewirken werden. Dies aus mehreren Gründen. Zunächst ist das für Kompensationen zugestandene Volumen viel zu klein, es ist auf wenige Prozentpunkte limitiert. Zweitens sind Einschränkungen so eng formuliert, dass die Erleichterungen unerreichbar erscheinen, zB muss man sich für eine von beiden Erleichterungen entscheiden. Drittens kämen die Kompensationen erst 2035 zum Einsatz, bis dahin ist die Autoindustrie aber bereits - mit allen Nachteilen - auf electric only umgestiegen. 2035 ist natürlich zu spät, weil die Investitionen jetzt schon beginnen müssten und auch sofort honoriert werden müssten. Viertens ist die Inanspruchnahme der Kompensationen davon abhängig, dass Delegated Acts (DA) die konkreten Wege praktikabel definieren. Dass dies passiert, ist alles andere als gesichert. Die negativen Erfahrungen mit den überbordenden DA zur RED III (betreffend Wasserstoff und Wasserstoffderivate) sprechen dagegen.

Flottenverpflichtungen werden sogar noch dupliziert

Dagegen wird der Druck, Produktionen auf Elektroantrieb umzustellen, durch neue Quoten, die auf der Ebene der Flottenbetreiber ansetzen, verstärkt. Da die an die Verkäufer adressierten Verpflichtungen E-Autos auf den Markt zu bringen, nicht greifen, weil Käufer andere PKW bevorzugen, soll nun der Käufer direkt verpflichtet werden. Flottenbetreiber sollen in Österreich de facto nur noch E-Autos kaufen dürfen, auch wenn sie den Bedürfnissen der Flottenbetreiber sowie ihrer Kunden nicht entsprechen. Fuel-seitige Lösungen sind hier wiederum - nach einem kurzen Zeitfenster - gänzlich ausgeschlossen.

Neue Verpflichtungen wieder nicht technologieutral

Auch die neuen Verpflichtungen sind einseitig auf die E-Mobilität fokussiert. Es ist keine Rede von Technologieutralität. Auch hier geht es in Richtung auspuffloser Zero-Emission-Vehicles. Für mit klimafreundlichen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge wird kein Raum gelassen. Der Sündenfall der Technologieausschlüsse wird somit wiederholt.

Asymmetrie zwischen Verpflichtungen und Erleichterungen

Die Verpflichtungen ab 2030 sind scharf gestellt, hier braucht es keine durchführenden Rechtsakte. Betroffene Flottenbetreiber werden notwendige Ersatzanschaffungen vorziehen. Damit ist vorprogrammiert, dass ab 2030 die Nachfrage einbrechen wird. Demgegenüber sind die "Erleichterungen" von durchführenden Rechtsakten abhängig und starten erst fünf Jahre später.

Existenzbedrohende Zahlungen ans Ausland werden nicht abgeschafft

Die Notwendigkeit, Gutschriften bei chinesischen und amerikanischen Mitbewerbern zu kaufen und damit die Konkurrenz zu fördern, wird vom Paket nicht angerührt. Die existenzbedrohenden Abflüsse ans Ausland und die Diskriminierung europäischer Hersteller werden fortgesetzt. Unseres Erachtens ist deren Abschaffung die erste zu setzende Maßnahme, wenn man die europäische Industrie schützen möchte. Hier müssen neue Lösungen gefunden werden, die das Ausmaß der Sanktionen entschärfen müssen: Einfrieren der Tarife auf heutigem Niveau, Gegenverrechnung von Investitionen mit dem Fehlbetrag.

Rhetorik findet im Inhalt keine Deckung.

Das Paket erweckt den Eindruck der Umkehr, doch eine Kurskorrektur ist ihm gar nicht zu entnehmen. Der falsche Kurs wird sogar noch verstärkt, allen Beteuerungen zum Trotz. Das Versprechen der Technologieoffenheit und der tatsächliche Inhalt der Rechtsaktvorschläge klaffen weit auseinander.

Grundlegende Überarbeitung notwendig

Um das Ziel zu erreichen, Arbeitsplätze zu sichern und wieder Technologieführer zu werden, muss das Paket von Grund auf überarbeitet werden. Dabei geht es nicht um legislativen Feinschliff, sondern um eine Neuorientierung im Sinne der Aufgabenstellung.

Klimaschutz kann ebenfalls profitieren

Es ist uns wichtig zu betonen, dass diese Korrektur nicht zu Lasten des Klimaschutzes gehen muss. Im Gegenteil, der Klimaschutz kann und soll neben dem Standort genauso Gewinner sein. Die Diskussion darüber, was wichtiger ist, leitet in die Irre, denn beides ist notwendig und beides ist gemeinsam machbar. Auch dafür ist es hoch an der Zeit, ohne Öffnung für andere Technologien, namentlich klimafreundliche Kraftstoffe, werden die Ziele 2030 und 2040 (2040 will die BReg Klimaneutralität erreichen!) in weite Ferne rücken.

ANMERKUNGEN ZU DEN RECHTSAKTVORSCHLÄGEN

➤ **Vorschlag zur Überarbeitung der CO₂-Grenzwerte für PKW und leichte Nutzfahrzeuge**

Der zentrale Fehler bleibt die **ausschließliche Messung der Tailpipe-Emissionen**. Elektrofahrzeuge werden dabei immer mit Null-Emissionen bewertet, obwohl die Gesamtemissionen entlang des Lebenszyklus (Produktion, Batterien, Strommix) erheblich sind. Es wird nicht berücksichtigt, dass CO₂ im Kreislauf kein Klimaproblem verursacht. Klimaschädlich ist ausschließlich fossiles CO₂.

Forderung: Die CO₂-Emissionen müssen über den gesamten Lebenszyklus berücksichtigt werden. Es soll ein entsprechendes CO₂-Bewertungssystem eingeführt werden, das alle Antriebsarten vergleichbar macht und die tatsächlichen Klimawirkungen widerspiegelt.

Die **3%-Deckelung für erneuerbare Kraftstoffe** setzt falsche regulatorische Signale: Statt Investitionen zu mobilisieren, begrenzt sie den Markthochlauf künstlich und verhindert Skaleneffekte. 95% der PKW fahren heute in Österreich mit Verbrennungsmotor. Ohne alternative Kraftstoffe lassen sich die Emissionen des Straßenverkehrs nicht schnell genug senken. Laut Porsche Consulting Studie werden auch im Jahr 2040 - trotz massiver Förderung der E-Mobilität - noch rund 55% des heutigen Bedarfs an flüssigem Kraftstoff in der EU bestehen bleiben. Der PKW-Bestand könnte wegen seiner Masse das Zugpferd dieser Technologie sein. Eine Deckelung mit 3% bleibt sogar hinter dem heutigen Status quo – B 7 und E 10 - zurück. Dass die EK die Marschroute electric only trotz aller Kritik und der massiven negativen Konsequenzen durchdrücken will, wird hier sehr deutlich. Die Kraftstoffmärkte haben ein enormes Hochskalierungspotenzial. Da klimaneutrale Kraftstoffe anfangs in der Produktion teurer sind als das Pumpen von Erdöl aus dem Boden, braucht es jedoch einen entsprechenden Rechtsrahmen als Anstoß für die notwendigen Mega-Investitionen.

Forderung: Für den erfolgreichen Aufbau wettbewerbsfähiger erneuerbarer Kraftstoffmärkte ist von der Deckelung ihres Beitrags Abstand zu nehmen. Es muss jede Kombination von antriebs- und kraftstoffseitigen Maßnahmen möglich sein.

Biokraftstoffe dürfen nur aus den in Anhang IX, Teil A und B der Richtlinie (EU) 2018/2001 aufgeführten Rohstoffen hergestellt werden. Biokraftstoffe aus den Teil B-Rohstoffen sind auf maximal 1% CO₂-Reduktion am EU-Flottenziel 2021 gedeckelt. Daraus folgt, dass herkömmliche Biokraftstoffe (Biodiesel, Bioethanol) faktisch nicht angerechnet werden. Auch dies stellt einen enormen Rückschritt gegenüber der aktuellen Situation dar (E10, B7). Die Erhöhung der nichtfossilen Komponenten müsste das Ziel sein, nicht die Abschaffung der nachhaltigen Kraftstoffe.

Forderung: Im Sinne von RED II muss die Nutzung aller nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffe uneingeschränkt möglich sein.

Die Einführung einer Kompensation in Form von **kohlenstoffarmem Stahl** für die Verwendung von grünem Wasserstoff aus der EU soll ein Schritt in die Richtung Technologieoffenheit sein. Sie ist wiederum eng, hier mit sieben Prozentpunkten, begrenzt. Damit sollen fossile CO₂-Emission kompensiert werden können. Diese Kompensation ist jedoch praktisch kaum anwendbar. Es gibt grünen Wasserstoff für die Stahlerzeugung aus Nordafrika bis 2035 nicht in den erforderlichen Mengen und außerdem sind die Preise völlig unkalkulierbar. Unsinnig ist auch, dass bis 2035 keine Anrechenbarkeit gegeben ist, diese wäre notwendig, damit der hohe Aufwand geleistet werden kann. Kein Inverkehrbringer von Automobilen kann sich auf diese Option stützen.

Forderungen:

- *Anwendbarkeit der Option ab 2025*
- *Entfall der Begrenzung auf 7%*
- *Es müsste jede CO₂-Ersparnis anerkannt werden können.*
- *Auch grüner Stahl bei E-Autos müsste anrechenbar sein.*
- *Die Herkunft des grünen Stahls dürfte nicht auf die EU begrenzt sein.*

Die vorgesehenen Erleichterungen können erst nach Erlassung zusätzlicher Delegated Acts angewendet werden. Bis dahin sind die Kosten ihrer Inanspruchnahme nicht kalkulierbar. Insbesondere müsste definiert werden, wann **Stahl als „in der EU hergestellt“** gilt und welche **Eigenschaften des kohlenstoffarmen Stahls sowie der CO₂-Emissionsintensität des Stahls** aufgewiesen werden müsste.

Forderung: *Die Delegated Acts für „Stahl hergestellt in der EU“ und für die Methodik für Bestimmung der Eigenschaften des grünen Stahls müssen bis Ende 2026 vorgelegt werden.*

Bis 2034 gilt für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen eines Herstellers, dass jedes neue Null-Emissions-Fahrzeug der Kategorie M1, dass gemäß Punkt 2.4 von Teil A des Anhangs I der Verordnung (EU) 2018/858 als kleines Elektrofahrzeug eingestuft ist und in der EU hergestellt wurde, mit 1,3 Fahrzeugen angerechnet wird.

Forderungen:

- *Die Erleichterungen müssten nicht nur für Elektroantriebe vor 2035 in Anspruch genommen werden können, ohne dass delegierte Rechtsakte abgewartet werden müssen, die wesentlichen Einfluss auf die Kosten hätten.*
- *First-Mover müssen ab sofort belohnt werden.*
- *Die versprochene Autokategorie (eFuels-only) bleibt das Paket wieder schuldig.*
- *Es soll der gleiche Multiplikator wie beim kleinen E-Auto zur Anwendung kommen.*
- *Die Voraussetzung, dass in diesem Fall auf das Pooling verzichtet werden muss (so für die E-Auto-Kategorie vorgesehen), soll entfallen.*

Die neuen Kompensationsoptionen greifen erst ab 2035, wodurch frühzeitige Investitionen in klimafreundliche Technologien nicht ausreichend angereizt werden. Die aktuell in Kraft befindlichen **Delegated Acts zur RFNBO** (grüner Wasserstoff, elektroasierte Kraftstoffe/eFuels) setzen eFuels unnötigen Hürden voraus, erhöhen die Produktionskosten und behindern damit ihren erforderlichen Markthochlauf.

Forderung: *Die Hürden für die Produktion erneuerbarer Kraftstoffe in den Delegated Acts sind zu beseitigen.*

Die in den Markt eingebrachte Energiemenge der Erneuerbaren Kraftstoffe, die in der Union Database registriert ist, wird mit den Treibhausgaseinsparungen im Vergleich zum fossilen RED-Referenzkraftstoff, der Anzahl der Fahrzeuge und der gefahrenen Kilometer multipliziert. Als Bezugsdaten werden die Werte aus zwei Kalenderjahren zuvor herangezogen. Die angesetzten **Laufleistungen von 240.000 km für PKW bzw. 300.000 km für leichte Nutzfahrzeuge** sind prohibitiv hoch. Im schweizerischen Fuel Crediting System liegt sie bei 175.000 km. Laut Euro 7 (EU2024/1257) beträgt die Lebensdauer von PKW und leichten Nutzfahrzeugen 200.000 km (M1, N1, M2).

Forderung: Die Laufleistung ist realistisch festzulegen. Überhöhte KM-Leistungen verteuern die Verwendung klimaneutraler Kraftstoffe.

Strafzahlungen wegen Verfehlung der Emissionsgrenzwerte belasten die bereits angeschlagenen europäischen Automobilhersteller. Verschärfend kommt hinzu, dass die Zahlungen beim Pooling unmittelbar an die Konkurrenten zu leisten sind, die den europäischen Hersteller Marktanteile wegnehmen. Während die USA und China die Regelungen so gestalten, dass die nationalen Interessen berücksichtigt werden, schädigt die Regulierung der EU die eigenen Hersteller und begünstigt die ausländischen Mitbewerber. Diese Schieflage ist umgehend abzustellen, wenn der EU der Schutz der heimischen Arbeitsplätze ein Anliegen ist. Diese Zahlungen werden laut fundierten Schätzungen die horrenden Summe von 16 Mrd Euro pro Jahr erreichen. Dieses Geld muss bei den europäischen Produzenten verbleiben und für deren Investitionen zur Verfügung stehen. Daher sind die Tarife der Bußgelder auf dem Niveau der Poolzahlungen (nach unseren Informationen 50%) einzufrieren.

Forderung: Europäische Automobilhersteller sind rückwirkend ab 2025 nur mit der Hälfte der Strafzahlungen zu belasten.

Supercredits sollten auch für Hochskalierung nachhaltiger Kraftstoffe genutzt werden. Beispiel: Wer in eFuel-Anlagen investiert, darf die Investitionssumme in mehreren Raten auf Kalenderjahre verteilen und bei der Klimastrafe in Abzug bringen. Die Devise soll lauten: investieren statt Buße zahlen.

Forderung: Supercredits sind zu schaffen, um Investitionen in die Herstellung nachhaltiger Kraftstoffe beschleunigt in Gang zu setzen. Die Tarife für die Bußgelder sind mit der Hälfte der bisherigen Tarife zu deckeln.

Zugang zu den Kompensationen erleichtern. Die Anwendung von Kraftstoff- und Low-Carbon-Stahlkrediten im selben Fahrzeug ist in der vorgeschlagenen Verordnung ausgeschlossen. Eine weitere Einschränkung besagt, dass Hersteller, die sich in einem Pool befinden, keine Kraftstoffcredit anwenden dürfen. Es sollte auch die Verwendung von grünem Stahl in E-Autos als Abzugsposten genutzt werden können.

Forderung: Anwendung von Kraftstoff- und low-carbon Stahlcredits im selben Fahrzeug zulassen. Kraftstoffcredits sind auch für Hersteller zuzulassen, die einem Pool angehören.

➤ Beschaffungsquoten von Elektroautos für neue Firmenfahrzeuge

Bereits im Jahr 2030 liegt in Österreich das Ziel für den kombinierten Anteil von Null- und Niedrigemissionsfahrzeugen an den jährlichen Neuzulassungen bei 90%, das Mindestziel für den Anteil von Null-Emissions-Fahrzeugen soll 58% erreichen (beide Anteile sollen bis 2035 95% erreichen). Es ist noch schärfer als die im VO (EU) 2019/631 oder in dem Automotive Package im Dezember 2025 vorgegebenen durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen, die in der EU zugelassen werden (-55 % als der Referenzwert von 2021 für 2030 und 100% mit 10% Kompensation). Zudem zeigt der Vergleich mit osteuropäischen Ländern (10), dass diese oft nur etwa die Hälfte der in Österreich und anderen Ländern (6) geplanten Zielwerte erreichen müssen. Dies führt zu Wettbewerbsnachteilen für Flottenbetreiber, die auf dem österreichischen Markt aktiv sind.

Forderung: *Alle Kombinationen des antriebseitigen und des kraftstoffseitigen Ansatzes müssen gleichberechtigt anrechenbar sein.*

Im Fall Österreichs gilt ab 2035 die Quote 95%, was praktisch bei einer Beschaffung von weniger als 20 Autos pro Jahr, kein anderes Auto als das Elektroauto erlaubt, da ein halbes Auto mit anderer Antriebsart nicht möglich ist.

Forderung: *Mehr Flexibilität und Einbeziehung mit der Möglichkeit der Anrechnung von klimaneutralen Kraftstoffen.*

Firmenfahrzeuge machen rund 60% der Neuzulassungen von PKWs und etwa 90% der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen aus. Hier wird die Ausrichtung noch strenger in Richtung Elektrifizierung gesteuert.

Forderung: *Möglichkeit für die Anrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen bei den Beschaffungsquoten für Firmenflotten gleichberechtigt mit E-Autos.*

Die Dekarbonisierung von Firmenfahrzeugen schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten ab **2028 keine finanzielle Förderung** mehr für Fahrzeuge gewähren dürfen, **die weder null- noch emissionsarm sind**. Förderungen sind nur noch für in Europa hergestellte PKWs und leichte Nutzfahrzeuge zulässig.

Forderung: *Verbrennerfahrzeuge und Hybride, die mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden, sollen von den Förderungen nicht ausgeschlossen werden. Sie sollen die gleichen Förderungen erhalten.*

ZUSAMMENFASSUNG

Das Paket schützt die europäische Automobilindustrie ganz und gar nicht, es unterstützt Partikularinteressen und kommt ausländischen Interessen entgegen, die dem europäischen Interesse zuwiderlaufen. Es wirkt dem Niedergang der Automobilindustrie nicht entgegen, es gewährt keine Technologieoffenheit und es bringt kein Mehr an Klimaschutz. Es erzeugt neue Zwänge, verteuert Fuhrparks der Unternehmen, schränkt die Wahlmöglichkeiten der Kunden ein und zieht einen Rattenschwanz an Bürokratie nach sich.

Die vom Rat vorgegebene Zielsetzung, der Automobilindustrie mehr Freiräume zu verschaffen, wird krass verfehlt. Das Paket präsentiert alten Wein in neuen Schläuchen, am Elektrozwang für Autohersteller ändert sich de facto nichts. Nun werden auch Flottenbetreiber in die Pflicht genommen und direkt zum Kauf von Elektroautos gezwungen.

Unseres Erachtens sind E-Autos nicht so unattraktiv, dass der Gesetzgeber die schärfsten Rechtsinstrumente - Verbote, hohe Geldstrafen - einsetzen müsste, um den Anteil von E-Autos bei den Neuwagenverkäufen zu erhöhen. Anders gewendet: Auch ohne die Eingriffe in Entscheidungen durch private Akteure würde sich der Anteil der E-Autos am Fahrzeugbestand erhöhen.

Befremdlich ist, dass die **Strafzahlungen**, die der außereuropäischen Konkurrenz zugutekommen, nicht in Frage gestellt werden. Diese **16 Mrd EUR jährlich** sollten bei den europäischen Produzenten verbleiben und für ihnen für die Investitionen Im Kontext der Transformation zur Verfügung stehen. In einer Phase, in der die USA und China europäische Autoexporte in deren Märkte massiv einschränken, sollten Importförderungen, die noch dazu direkt von den europäischen Herstellern zu bezahlen sind, raschestens eliminiert werden.

Rat und Parlament sind gefordert, das Autopaket der EK so umzuarbeiten, dass sich die Inhalte mit den proklamierten Zielen, die wir unterstützen, decken.



Mag. Jürgen Roth
eFuel Alliance Österreich
Vorstandsvorsitzender



Dr. Stephan Schwarzer
eFuel Alliance Österreich
Generalsekretär