

Positionspapier

Supercredits für kleine & effiziente Elektrofahrzeuge in Europa

Verband der Automobilindustrie e.V.
Juli 2026

Haftungsausschluss

Die VDA-Empfehlungen sind Empfehlungen, die jedermann frei zur Anwendung stehen. Wer sie anwendet, hat für die richtige Anwendung im konkreten Fall Sorge zu tragen.

Sie berücksichtigen den zum Zeitpunkt der jeweiligen Ausgabe herrschenden Stand der Technik. Durch das Anwenden der VDA-Empfehlungen entzieht sich niemand der Verantwortung für sein eigenes Handeln. Jeder handelt insoweit auf eigene Gefahr. Eine Haftung des VDA und derjenigen, die an VDA-Empfehlungen beteiligt sind, ist ausgeschlossen.

Jeder wird gebeten, wenn er bei der Anwendung der VDA-Empfehlungen auf Unrichtigkeiten oder die Möglichkeit einer unrichtigen Auslegung stößt, dies dem VDA umgehend mitzuteilen, damit etwaige Mängel beseitigt werden können.

Die deutsche Automobilindustrie investiert weltweit von 2026 bis 2030 insgesamt rund 320 Mrd. Euro in die Forschung und Entwicklung und weitere 220 Mrd. Euro in den Auf- und Umbau von Werken. Deutschland ist der weltweit zweitgrößte Produktionsstandort für elektrische Pkw. Im Jahr 2025 waren bereits über 40 Prozent der hierzulande gefertigten Pkw elektrisch.

Das Angebot an elektrischen Fahrzeugen deckt mittlerweile sämtliche Kundenanforderungen und Fahrzeugsegmente ab. Gleichzeitig ist eine wirtschaftlich tragfähige Produktion attraktiver und zugleich bezahlbarer batterieelektrischer Fahrzeuge in Europa besonders herausfordernd. Zum einen haben die regulatorischen Anforderungen an Fahrzeuge in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen und sind komplexer geworden. Zum anderen stellen die im internationalen Vergleich nicht-wettbewerbsfähigen Standortbedingungen eine erhebliche Belastung für die Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen in Europa dar.

Damit individuelle Mobilität bezahlbar bleibt, ist eine Trendumkehr erforderlich. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Initiative Elektrofahrzeuge mit besonderen Kriterien zu bevorzugen, wird von der Automobilindustrie daher grundsätzlich befürwortet, sofern sie bestehende Hürden abbaut und gleichzeitig wieder Rahmenbedingungen für eine international wettbewerbsfähige Produktion in Europa schafft. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit den sich kontinuierlich verschärfenden und aktuell diskutierten Anforderungen der europäischen CO₂-Regulierung. Neben kleinen Fahrzeugen sollten dabei alternativ auch besonders energieeffiziente batterieelektrische Fahrzeuge berücksichtigt werden, da eine hohe Energieeffizienz zur Bezahlbarkeit der Elektromobilität beiträgt, den Stromverbrauch und damit die CO₂-Emissionen im Energiesektor reduziert und zugleich ein zentraler Wettbewerbsfaktor für die Entwicklung und Produktion von Elektrofahrzeugen in Europa ist.

Der Verband schlägt die Umsetzung der Initiative über Anrechnungsfaktoren (Supercredits), verankert in der CO₂-Flottenregulierung für PKW und leichte Nutzfahrzeuge vor. Dabei ist die Einführung einer neuen Fahrzeugunterklasse abzulehnen und nicht notwendig. Supercredits incentivieren die Produktion und den Hochlauf von Elektrofahrzeugen. Sie sind bereits ein bewährter Bestandteil der bestehenden EU-Initiativen zur Stärkung der Elektrifizierung des Transportsektors und ergänzen nationale Anreizsysteme, wie das neue Förderprogramm für Elektrofahrzeuge der Bundesregierung. Folgende Methodik wird dabei vorgeschlagen:

- Die Einführung eines Anrechnungsfaktors (Supercredits) von 1,3 für **kleine, batterieelektrische PKW (<4,20m)** oder für **hocheffiziente*, batterieelektrische PKW**, welche jeweils die „**Made in EU**“-Kriterien erfüllen.
- Die Einführung eines Anrechnungsfaktors (Supercredits) auch für **batterieelektrische leichte Nutzfahrzeuge** ab 2027 mit dem Faktor 1,3, welche die „**Made in EU**“-Kriterien erfüllen.

Die Kriterien aus dem Industrial Accelerator Act (IAA) zu „Made in EU“ stehen noch in der Diskussion und sollen nach Finalisierung für Small BEV übernommen werden. Die genaue Ausgestaltung dieser Kriterien wird mit einer separaten Verbandsposition kommentiert.

**Hocheffiziente batterieelektrische PKW: 0,07Wh/km/kg mit lower cap bei 155wh/km und upper cap bei 210Wh/km*

Darüber hinaus muss die Elektromobilität für die Menschen im Alltag attraktiver werden. Allem voran müssen die Verbraucher in ganz Europa die Gewissheit haben, überall und zu jeder Zeit laden zu können. Der Ausbaustand der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist im europäischen Vergleich noch sehr unterschiedlich und vielerorts ausbaufähig. Eine frühzeitige Revision der AFIR ist daher unerlässlich, um insb. das Ambitionsniveau beim Ausbau der Lade- und H₂-Tankinfrastruktur als zentrale Voraussetzung für den schnellen Hochlauf der Elektromobilität zu erhöhen.

Zudem müssen die teils sehr hohen Ladekosten an öffentlichen Ladesäulen dringend gesenkt werden – durch mehr Transparenz, Wettbewerb und eine Absenkung der staatlich induzierten Strompreisbestandteile. Ebenso bedarf es weiterhin praktischer Nutzervorteile wie ausgewiesener Parkplätze für E-Fahrzeuge oder der Mitnutzung von Busspuren gerade im innerstädtischen Bereich. Auch das bidirektionale Laden ist eine zentrale Zukunftstechnologie – für die Attraktivität der E-Mobilität ebenso wie für ein erneuerbares, flexibles Energiesystem.

Ansprechpartner

Dr. Rudolf Bencker

Geschäftsführer Produkt & Wertschöpfung
rudolf.bencker@vda.de

Michael Bauer

Abteilungsleiter Fahrzeugtechnologien & Eco-Systeme
michael.bauer@vda.de

Gerrit Riemer

Fachgebietsleiter Antriebe der Zukunft & Elektromobilität
gerrit.riemer@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 730.000 Menschen (2025) sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Juli 2026

