Gemeinsames Statement

Verankerung erneuerbarer Kraftstoffe in der CO_2-Flottenregulierung

für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die unterzeichnenden Verbände unterstützen die Ziele des Pariser Klimaabkommens und das Erreichen der Netto-Treibhausgasneutralität in der Europäischen Union (EU) bis 2050.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind entschlossene Maßnahmen zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs notwendig – flankiert von politischen Anreizen, die Innovation fördern und Investitionen in saubere Technologien stimulieren. Die CO_2-Flottenregulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) und der ETS II sind dabei zentrale Instrumente.

Die Unterzeichner bekennen sich zu einem technologieoffenen Ansatz, bei dem die Elektromobilität der Hauptpfad zu einer klimaneutralen Mobilität im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist. Gleichzeitig bedarf es größerer Flexibilität in der Überarbeitung der CO_2-Emissionsstandards. Neben der Elektromobilität werden erneuerbare Kraftstoffe eine unverzichtbare Rolle bei der Erreichung der Klimaziele spielen. Entsprechend muss ihre Rolle – neben dem wichtigen Beitrag von Fahrzeugtechnologien wie Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEVs) und Range-Extender-Fahrzeugen (EREVs) – auch innerhalb der CO_2-Flottenregulierung berücksichtigt werden.

Im Rahmen der bevorstehenden Überprüfung der CO_2-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sprechen wir uns gemeinsam für folgende Anpassungen aus:

1. Gleichbehandlung von Neu- und Bestandsfahrzeugen

Klimapolitik muss für alle Fahrzeuge gelten. Während die CO_2-Flottenregulierung ausschließlich neue Fahrzeuge adressiert, erfasst die RED die Kraftstoffe in Neu- und Bestandsfahrzeugen. Um das volle Potenzial erneuerbarer Kraftstoffe auszuschöpfen und Investitionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette anzureizen, muss ihr Einsatz auch in neuen Fahrzeugen anerkannt werden. Eine Beschränkung auf die Bestandsflotte würde Investitionssignale erheblich abschwächen. Effektive Dekarbonisierung gelingt nur, wenn erneuerbare Kraftstoffe sowohl in neuen als auch in bestehenden Fahrzeugen gleichberechtigt berücksichtigt werden.

2. Einführung eines Carbon Correction Factors (CCF)

Nach aktueller CO_2-Flottenregulierung werden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ungeachtet des tatsächlich genutzten Kraftstoffs weiterhin als zu 100 Prozent fossil betrieben eingestuft. Dies entspricht nicht der Realität, da der europäische Kraftstoffmix längst nicht mehr vollständig fossil ist. Laut EU-Datenbank SHARES lag der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe im Jahr 2022 bereits bei über fünf Prozent.

Ein CCF muss diesen realen Anteil berücksichtigen und die tatsächlichen CO_2-Minderungen aus erneuerbaren Kraftstoffen in die Flottenregulierung integrieren. Nur so bildet die Regulierung den realen Fortschritt im Kraftstoffsektor ab und macht den Beitrag erneuerbarer Energien zum Klimaschutz sichtbar.

Praktisch bedeutet dies: Der offizielle CO_2-Wert eines Fahrzeugs würde um den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe im EU-Mix reduziert. Bei einem Anteil von fünf Prozent würde ein Fahrzeug mit 100 g/km CO_2 beispielsweise mit 95 g/km angerechnet.

3. Anerkennung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen[1] als Null-Gramm-Fahrzeuge, die nachweislich und ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden.

Fahrzeuge, die nachweislich und ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, müssen als Null-Gramm-Fahrzeuge anerkannt werden – analog zu batterieelektrischen (BEVs) und brennstoffzellen-elektrischen (FCEVs) Fahrzeugen. Ebenso müssen nachgelagerte Steuern und Abgaben für solche Fahrzeuge an jene für batterieelektrische Fahrzeuge angeglichen werden. Wesentlich ist, dass diese Fahrzeuge unmittelbar nach der Überprüfung der Flottenregulierung – und damit vor 2030 – in den Markt eingeführt werden können. Es gibt keinen sachlichen Grund, ihre Einführung erst 2035 zu ermöglichen. Im Gegenteil: Eine frühzeitige Marktzulassung würde dringend notwendige Investitionen in Produktion, Infrastruktur, Fahrzeugentwicklung und Herstellung erneuerbarer Kraftstoffe beschleunigen und langfristige Planungssicherheit gewährleisten.

4. Einführung einer einheitlichen europäischen Rechtsdefinition für erneuerbare Kraftstoffe

Es bedarf einer verbindlichen, einheitlichen europäischen Definition für erneuerbare Kraftstoffe. Grundsätzlich sollten alle nach der RED zulässigen Kraftstoffe als erneuerbare Kraftstoffe gelten. Folgende, an die RED angelehnte Definition sollte in die CO_2-Regulierung aufgenommen werden:

„Erneuerbarer Kraftstoff“ bezeichnet alle in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EU) 2018/2001 definierten Kraftstoffe, sofern sie die Nachhaltigkeitskriterien dieser Richtlinie und der zugehörigen delegierten Rechtsakte erfüllen und sofern in der Produktion dieselbe Menge CO_2 aus Biomasse, Umgebungsluft oder recycelten Kohlenstoffquellen gebunden wird, wie in der Nutzungsphase bei der Verbrennung freigesetzt wird. Zu diesen Kraftstoffen zählen erneuerbare und/oder synthetische Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, Biogas, Biomassekraftstoffe, erneuerbare flüssige und gasförmige Kraftstoffe nichtbiotischen Ursprungs (RFNBO) sowie Recycled Carbon Fuels (RCF).“

Eine klare, praxisnahe Definition schafft Rechts- und Investitionssicherheit für Produzenten, Betreiber und Nutzer und bildet die Grundlage für Planung, Zertifizierung und Anrechnung innerhalb der CO_2-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

5. Stufenweise Anhebung der CO_2-Minderungsanforderungen für erneuerbare Kraftstoffe

Die Mindestanforderungen zur CO_2-Minderung für erneuerbare Kraftstoffe müssen kontinuierlich und realistisch angehoben werden. Die Überprüfung der CO_2-Flottenregulierung sollte daher einen Erwägungsgrund enthalten, wonach in der RED IV und ihren Folgeregelungen einen langfristigen Entwicklungspfad für neue Produktionsanlagen definiert wird – ohne Investitionen in bestehende Anlagen zu gefährden. Dieser Pfad muss regulatorische Kohärenz mit den langfristigen Klimazielen der EU sicherstellen, Investitionen in neue, hocheffiziente Produktionskapazitäten anzureizen und technologische Innovationen im Kraftstoffsektor fördern.

---

[1] Die EU-Kommission hat per (EU) 2019/1242 den Auftrag, eine Methode zur Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen, die ausschließlich mit CO_2-neutralen Kraftstoffen betrieben werden, zu entwickeln. Der VDA wird den Prozess begleiten.

Die konkrete Umsetzung sollte im Rahmen der Überarbeitung der RED erfolgen. Die Weiterentwicklung der Kriterien muss auf technischen und wirtschaftlichen Bewertungen basieren, um Planungs- und Investitionssicherheit entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu gewährleisten und den Hochlauf klimaneutraler Kraftstoffe zu unterstützen.

Zusammenfassung

Eine erfolgreiche europäische Klimapolitik braucht technologieoffene Instrumente und anreizbasierte Rahmenbedingungen. Die oben genannten Vorschläge schaffen die langfristige Perspektive, die für den industriellen Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe im Straßenverkehr dringend erforderlich ist – und stärken Investitionen, Innovationen und industrielle Wertschöpfung nachhaltig.

Die unterzeichnenden Verbände fordern dazu auf, erneuerbare Kraftstoffe zügig im Rahmen der anstehenden Überprüfung rechtsverbindlich in die CO_2-Regulierung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zu verankern. Nur so kann Europa seine Klimaziele effizient, wirtschaftlich tragfähig und sozial verantwortungsvoll erreichen.

Unterzeichner

1	**Austrian Federal Economic Chamber**	Austria
2	**Belgian Federation of the Car and Two-Wheeler Industries (FEBIAC)**	Belgium, Luxembourg
3	**Belgian Federation of Multi-Energy Solutions for Mobility & Heating (ENERGIA)**	Belgium
4	**Czech Association of Petroleum Industry and Trade (CAPPO)**	Czechia
5	**Czech Automotive Industry Association (AutoSAP)**	Czechia
6	**Danish Automotive Trade & Industry Federation (AUTIG)**	Denmark
7	**Baltic Automotive Cluster (BACC)**	Estonia
8	**European Association of Automotive Suppliers (CLEPA)**	EU
9	**FuelsEurope**	EU
10	**International Road Transport Union (IRU)**	EU

11		**eFuel Alliance (EU)**	EU
12		**European Confederation of Fuel Distributors (ECFD)**	EU
13		**Liquid Gas Europe (EU)**	EU
14		**French Federation of Vehicle Equipment Industries (FIEV)**	France
15		**Ufip Energies and Mobilities (UFIPEM)**	France
16		**German Association of the Automotive Industry (VDA)**	Germany
17		**German Association for Fuels and Energy (en2x)**	Germany
18		**Bundesverband Spedition und Logistik (DSLV)**	Germany
19		**Hungarian Petroleum Association (HPA)**	Hungary
20		**Fuels For Ireland**	Ireland
21		**Italian Association of the Automotive Industry (ANFIA)**	Italy
22		**Energies for Mobility Italian Association (UNEM)**	Italy
23		**Baltic Automotive Cluster (BACC)**	Latvia
24		**Baltic Automotive Cluster (BACC)**	Lithuania

25	ILEA BY FEDIL	**Luxembourg Automotive Suppliers Association (ILEA)**	Luxembourg
26	PZPM Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	**Polish Automotive Industry Association (PZPM)**	Poland
27	SDCM STOWARZYSZENIE DYSTRYBUTORÓW I PRODUCENTÓW CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH	**Polish Association of Automotive Parts Distributors and Producers (SDCM)**	Poland
28	POPiHN Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego	**Polish Organisation of Oil Industry and Trade (POPiHN)**	Poland
29	afia ASSOCIA PORTUGI	**Portuguese Manufacturers Association for the Automotive Industry (AFIA)**	Portugal
30	epcol	**Portuguese Fuels and Lubricants Companies Association (EPCOL)**	Portugal
31	SAPPO Slovenská asociácia palivového priemyslu a obchodu	**Slovak Association of Fuel Industry and Trade**	Slovakia
32	ACS Automotive Cluster of Slovenia Slovenski avtomobilski grozd	**Automotive Cluster of Slovenia (ACS)**	Slovenia
33	sernauto Spanish Association of Automotive Suppliers	**Spanish Association of Automotive Suppliers (SERNAUTO)**	Spain
34	AICE	**Spanish Fuel Industry Association (AICE)**	Spain
35	Drivkraft Sverige	**Drivkraft Sverige**	Sweden